Anzeiger für den Kreis Pleß

Bezugspreis: Frei ins Haus durch Boten oder durch die Post bezogen monatlich 2,50 Zloty. Der Anzeiger für den Kreis Pleß erscheint Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Geschäftsstelle: Pleß, ul. Piastowska 1

Nikolaier Anzeiger
Plesser Stadtblatt

Anzeigenpreis: Die 8-gespaltene mm-Zeile für Poln.-Oberschl. 12 Gr. für Polen 15 Gr. die 3-gespaltene mm-Zeile im Reklameteil für Poln.-Oberschl. 60 Gr., für Polen 80 Gr. Telegramm-Adresse: „Anzeiger" Pleß. Postsparkassen-Konto 302622. Fernruf Pleß Nr. 52

Nr. 121 | Sonntag, den 7. Oktober 1928 | 77. Jahrgang

Enthüllungen über die Ermordung Raditschs

Ministerpräsident Vukitschewitsch der Mittäterschaft beschuldigt

Berlin. Von kroatischer Seite wird berichtet: Während der Untersuchung des Attentats vom 20. Juni ist auf die Aussagen des Belgrader Journalisten Jowowitsch hingewiesen worden, der behauptet, daß der ehemalige Ministerpräsident Vukitschewitsch eine moralische Mitschuld an dem Attentat gegen Raditsch und die anderen kroatischen Abgeordneten trage. In seiner Aussage hat sich Jawowitsch auf einen Brief ebzogen, den er am 9. Juni d. J., also vor dem Attentat, an Vukitschewitsch gerichtet hat. Dieser Brief wird nunmehr von kroatischer Seite zur Verfügung gestellt. Jowowitsch berichtet darin dem ehemaligen Ministerpräsidenten über ein Gespräch, das er, Jowowitsch, als Herausgeber der Zeitung „Narodna Tribuna" mit seinem Mitarbeiter Ristowitsch gehabt habe. Danach habe Ristowitsch durch Vermittelung des jetzigen Ministers Andrttsch um eine Regierungssubvention für die „Narodnia Tribuna" gebeten. Der Minister habe hierbei erklärt, daß es der Wunsch Vukitschewitschs und seiner Mitarbeiter in der Regierung sei, daß die Zeitung offen die Köpfe von Stephan Raditsch und Pribitschewitsch fordern solle. Im Radikalen Abgeordnetenklub sei man zu der Ueberzeugung gelangt, daß man die Haltung von Raditsch und Genossen in der Skupschtina nicht länger dulden könne.

Ferner habe Vukitschewitsch von der Zeitung den Kampf gegen den Hauptausschuß der klerikalen Partei (die sich bekanntlich gegenüber Vukitschewitsch in Opposition befindet) gefordert. Jowowitsch habe daraufhin die Subvention abgelehnt. Er erklärte aber, daß er bis auf die Taktik gegen Raditsch mit Vukitschewitsch einig sei und auf die finanzielle Unterstützung trotz dieser Einschränkung hoffe.

Heute
Bilder der Woche

Dr. Benesch über die tschechisch-deutschen Beziehungen

Die Anschlußfrage nicht aktuell

Berlin. Die Berliner Blätter berichten aus Prag: Im Budgetausschuß des Abgeordnetenhauses kam am Schluß der Beratungen über das Kapitel „Außenministerium" Dr. Benesch auch auf das Verhältnis zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei zu sprechen. Er sagte: Zu Deutschland haden wir ein gutes, sogar freundschaftliches Verhältnis. Die ganzen 10 Jahre hindurch gab es zwischen uns und Deutschland keinen einzigen Konflikt. Es sei nicht angebracht, von Anschluß zu sprechen, da diese Frage in diesem Zusammenhang überhaupt nicht aktuell sei. Es sei nicht notwendig, mit dieser Frage irgend jemanden zu reizen, weder die Anhänger des Anschlusses, noch seine Gegner. Am besten sei es, die Sache in Ruhe zu lassen. Die Anschlußfrage sei nicht ein Problem Oesterreichs, Deutschlands oder der Tschechoslowakei, sie sei vielmehr eine europäische Frage. Es sei überflüssig, zu vermuten, daß dieses Problem den guten Beziehungen der Tschechoslqwakei zu Oesterreich und Deutschland schade.

Italiens Katastrophe

Im Mai dieses Jahres trafen sich italienische und französische Soldaten an der Grenze bei Ventimiglia zu einem gemeinsamen Fest auf französischem Boden. Gewiß würde heute in Europa schon eine weit größere Ruhe herrschen, wenn ähnliche freundschaftliche Grenzgebietsbesuche von Soldaten auch zwischen Litauen und Polen und an gewissen anderen Stellen unseres kranken Kontinents stattfinden würden, doch war jenes kleine Riviera-Ereignis des schönen Monats Mai weit eher in die lange Reihe der „Bluffs" Mussolinis zu stellen, denn als aufrichtiger Wunsch Italiens, mit Frankreich in Frieden zu leben, zu werten.

Tatsächlich bleibt ja dem italienischen Duce angesichts der trostlosen Wirtschaftslage der Appenin-Halbinsel nichts weiter übrig als die Unzufriedenheit des italienischen Volkes gegen seine heutige Regierung möglichst auf seine Nachbarn abzulenken: auf Frankreich, auf Oesterreich und neuerdings seit der Affäre Cesare Rossi auch auf die Südschweiz, von der kürzlich eine Mailänder Zeitung bereits schrieb, sie solle froh sein, wenn Italien nicht die ganze Südschweiz nehme und von der das Berner Faschistenblatt „Squilla Italica" soeben schreibt, was in der Südschweiz geschehe, das wären für Italien rein häusliche Angelegenheiten, mit denen die Schweiz nichts zu schaffen habe.

Vor kurzem hat die in Paris erscheinende antifaschistische Zeitung „Il Becco giallo" („Der Gelbschnabel") eine Bilanz der faschistischen Herrschaft veröffentlicht, aus der jetzt in verschiedene französische Zeitungen Auszüge übergingen. Diese Bilanz ergibt an Hand offizieller italienischer Zahlen den vollkommenen Bankerott des Faschismus, politisch, wirtschaftlich, finanziell. Die Industrien sind ruiniert. 1926 exportierte die italienische Seidenindustrie noch für 3 677 Millionen Lire, im letzten Jahr nur noch für 2 889 Millionen. Die Baumwollindustrie muß von ihren letzten Reserven leben. Die amerikanische Rohstoffeinfuhr ist von einem Jahr aufs andere um 33 Prozent zurückgegangen. Die Wollindustrie erklärt offen, sie müsse schon zum Selbstkostenpreis verkaufen. Alle Gesellschaften zur Herstellung von Kunstseide haben ihr Kapital vermindern müssen: die „Snia Viscosa" von 1 000 Millionen auf 800 Millionen, die „Varedo" von 100 auf 50 Millionen. Die Automobilindustrie, die vor dem Faschismus glänzend dastand, exportierte in den ersten drei Monaten des vergangenen Jahres noch 7 948 Automobile, in den ersten drei dieses Jahres nur noch 5 374, die Metall- und Eisenindustrie hat fast ihr ganzes Kapital verloren, die Schiffsgesellschaften befinden sich in Krisis, Leder-, Papier- und Holzindustrie desgleichen. So hat Italien eine passive Handelsbilanz: der Ueberschuß der Importationen über die Exportationen war 1924 nur 643 Millionen Lire, 1926 schon 939 und 1927 bereits 1 259 Millionen Lire. So weist auch der Staatshaushalt ein Defizit von über 2 Milliarden auf. In den ersten acht Monaten 1926 beliefen sich die Staatseinkünfte auf 15 627 Millionen, in der gleichen Zeit 1927 auf 14 386 und in den ersten acht Monaten dieses Jahres nur auf 13 578 Millionen. — Vor dem Faschismus, 1922, gab es durchschnittlich 321 Bankrotterklärungen im Monat, 1927 gibt es schon 975 im Monat, und in diesem Jahr lautet die bisherige Durchschnittsziffer: 1 227! (gegenüber 726 in Deutschland und 425 in England).

Die Zahl der Arbeitslosen wächst: sie beläuft sich heute auf 515 000, meist in den Provinzen Campanien und Venetien. Und dabei werden in Italien die schlechtesten Löhne von ganz Europa gezahlt!

Der Touristenverkehr hat gänzlich nachgelassen: Aus der Hotel- und Cafeesteuer ergaben sich 1926 noch 25,2 Millionen und im letzten Jahr nur noch 12,3 Millionen. Nur die Militärausgaben sind gestiegen! Gab Italien für Krieg, Marine und Flugzeugwesen 1924 bis 1925 noch 3 781 Millionen aus, so waren es 1925 bis 1926 schon 4 287 und 1926 bis 1927 schließlich 5 028 Millionen. Für 1927 bis 1928 werden die Zahlen noch höher sein. So erhält Italien keine Kredite mehr. Am 4. Mai dieses Jahres sagte der Senator Harrison im amerikanischen Senat, daß die italienischen Anleihen und Aktien kein Vertrauen verdienen und praktisch unverkaufbar sind („They are not marketable now"). Ist es da zu viel gesagt, wenn „Il becco giallo" sagt, die Kamarilla, die heute in Italien herrscht, bestehe nur aus Vagabunden, Räubern und Mördern? Und hat der Pariser „Quotidien", der in der letzten Zeit oft über die schwere italienische Krise spricht, unrecht, wenn er schreibt: „Unter den Politikern wie unter den Industriellen, unter den Beamten wie den Gewerkschaftlern, an der Spitze des Staats wie in seiner untersten Bureaukratie, in den Volksmassen wie bei den Privilegierten, überall gibt es in Italien jetzt nur Unzufriedene. Wer den Krieg mitmachte, weiß, daß die Soldaten nach drei Jahren von der Unzufriedenheit überwältigt wurden. Deshalb haben die Antifaschisten die Aufgabe zu verstehen, daß man nicht auf ein Wunder warten soll. Nur Mut und Entschlußkraft des Volkes können Italien von dem blutigen Weg abführen, auf den die Diktatur es gebracht hat".



Die Reise nach Paris

die Prinzregent Nikolaus von Rumänien zum Besuch seines dort lebenden Bruders Karol ausgeführt hat, hat ein schnelles Ende gefunden. Auf dringende Vorstellungen der Königin-Witwe, seiner Mutter, und der rumänischen Regierung ist der Prinz wieder nach Bukarest zurückgekehrt.

85 000 Arbeiter in Lodz im Ausstand

Warschau. Von den 120 000 Arbeitern in Lodz sind nach den neuesten Meldungen bereits 85 000 in den Ausstand getreten. Die christlichen Arbeiterverbände haben sich der Bewegung angeschlossen. Der Streik verläuft im allgemeinen ruhig. Die Kommunisten verstärken ihre Agitation und sind bemüht, sich in den Streikausschüssen festzusetzen, um den Streik über ganz Polen auszudehnen.

Der Kampf um die Erdölproduktion

Kowno. Wie aus Moskau gemeldet wird, hat die Sowjetregierung in Beantwortung des Beschlusses der Standard Oil und der Shell, die russische Produktion von Erdöl einzuschränken, ihre Erdölunternehmungen angewiesen, die Gewinnung im Gegenteil zu steigern. Nach amtlichen Angaben hat der Trust Grosny im abgeschlossenen Wirtschaftsjahr 3 442 000 Tonnen Erdölerzeugnisse gewonnen. Im nächsten Jahr soll der Trust seine Gewinnung um weitere 15 v. H. erhöhen. Damit ist eine weitere Spannung zwischen dem russischen Naphtha-Syndikat und dem britisch-amerikanischen Erdölkonzern zu erwarten.

Ein Lufthansaflugzeug in der Tschechoslowakei beschlagnahmt

Berlin. Wie Berliner Blätter aus Prag melden, landete am Donnerstag der tschechoslowakische Industrielle Bata mit einem von der deutschen Lufthansa gecharterten Flugzeug von Berlin kommend in Olmütz. Dort wurde das Flugzeug beschlagnahmt, eine Maßnahme, die von dem Innenministerium bestätigt wurde. Sie stützt sich darauf, daß die Flugzeuge der Lufthansa nur bestimmte Strecken fliegen aber nicht willkürlich in einem sonst nicht beflogenen Ort landen dürfen.

Die Piloten, die mit größter Zuvorkommenheit von dem Olmützer Militärkommando aufgenommen und in dem besten Hotel der Stadt untergebracht worden waren, erhielten Anweisung, die Erlaubnis zum Rückflug abzuwarten.

Amnestie in Mexiko

London. Wie aus Mexiko-Stadt gemeldet wird, will der neue Staatspräsident Portes Gil dem Kongreß eine Amnestievorlage für alle Zivil- und militärpolitischen Gefangenen unterbreiten. Die Amnestie soll noch vor der Amtsübernahme am 1. Dezember in Kraft treten.

Im Luftschiff die Alpenkette entlang

Als Passagier im „Zeppelin“

Von Reichstagspräsidenten Paul Löbe.

Auch wenn ich nicht an das Zeppelin-Zimmer des Reichstags gedacht hätte das an die Beteiligung der Volksvertretung bei der ersten Fahrt des Lenkballons vor einem Vierteljahrhundert im Gemälde erinnert hätte mich die gleichzeitige Einladung Dr. Eckeners und des Verkehrsimnisters verlockt, die Gallenkur in Mergentheim für einen Tag mit der Fahrt in die blauen Lüfte zu vertauschen. Und obwohl Dr. Eckener, als er mich im Morgengrauen abholte, gleich mitteilte, daß er bei den schlechten Wetternachrichten aus dem Westen und angesichts der schwierigen Landung in die enge Halle bei Dunkelheit nicht bis Wien fahren würde, war unsere Begeisterung nicht geringer, als um 6¾ Uhr, von einigen hundert Arbeitsfäusten gebändigt, der 235 Meter lange Segeltuchleib des Riesen ins Freie gezogen wurde, unter dessen Kopf die Gondel mit den Führerständen und den Passagierkabinen dicht eingebaut sind.

Tief unter uns die Bergwelt!

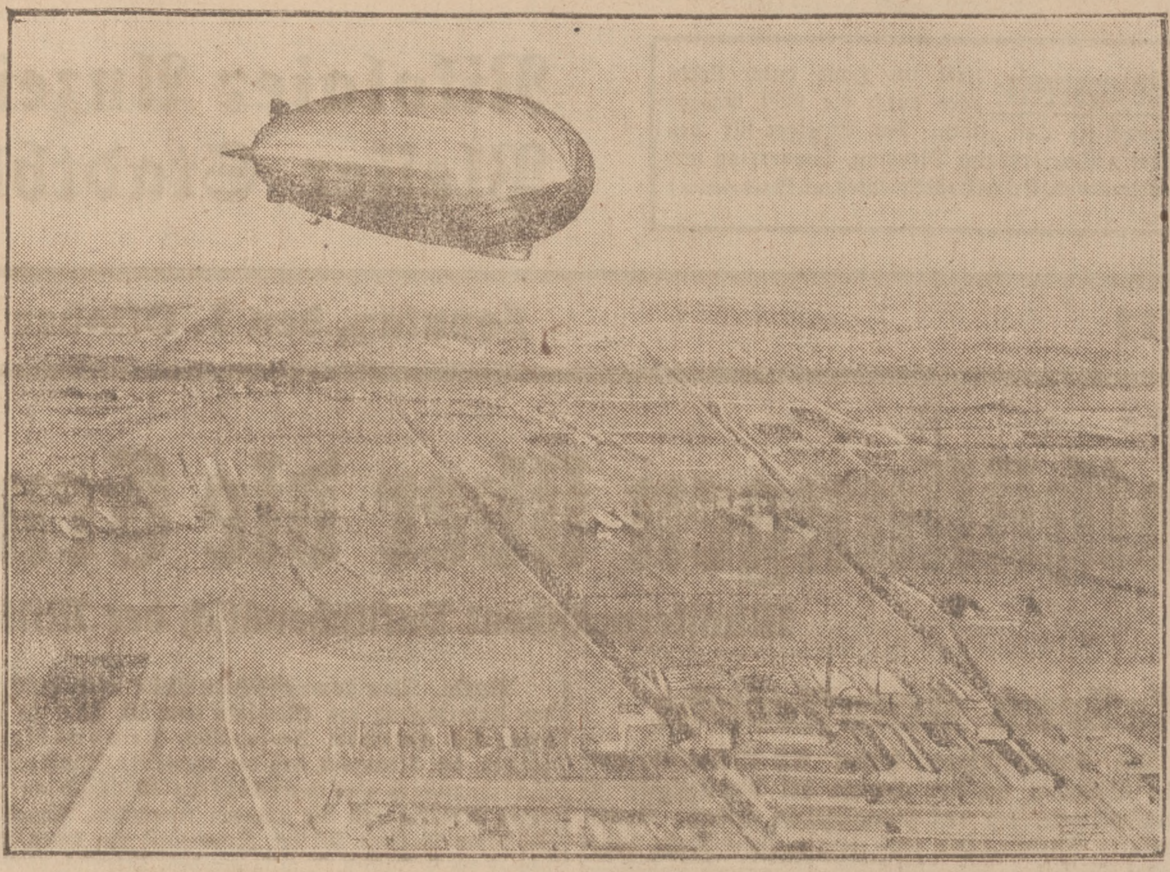
Während der Nacht noch hatte Mondschein auf der stillen Fläche des Bodensees sich widergespiegelt, aber in den Morgenstunden begann es sich rasch einzutrüben, und später hörten wir, daß es in Friedrichshafen ziemlich den ganzen Tag stark geregnet hatte. Zum Glück merkten wir im Luftschiff davon nichts. Als es sich rasch, aber für den Mitfahrer kaum bemerkbar, vom Boden auf einige hundert Meter Höhe erhob, grüßten uns die Schweizer Berge, bald blickten wir tief hinein bis zum Säntis und das herrliche Bild der im Neuschnee glänzenden Allgäuer Bergwelt, der Wetterstein, die Zuspitze, das Karwendelgebirge bis Mittenwald begleiteten uns unablässig, obwohl wir ziemlich Kurs nach Nordosten über Ravensburg, Memmingen, Landsberg am Lech auf München nahmen.

Langsam war die Erde unter uns tiefer und tiefer gesunken. die Bäume der Wälder verkleinerten sich zu Moosbüscheln, die Häuser nahmen die Formen des Spielzeuges aus Baukästen an, Landstraßen wie dünne weiße Bänder zogen sich durch das Grün der Wiesen, und Autos hüpften wie Insekten auf diesen Bändern hin, der Mensch sank zum kleinen Pünktchen zusammen, bei großen Höhen nur noch am weißen oder roten Kopftuch der Frauen erkenntlich. Der unbehinderte Blick vom ruhig und sicher dahinsteuernden Schiff ,in dem kein Luftzug spürbar ist, obwohl es mit 120 Kilometer Stundengeschwindigkeit dahinbraust, fällt von oben in die umbauten Höfe der Bauernwirtschaften, reizvoll ist das Bild der bunten, um das Dorfkirchlein geschmiegten, von einer Mauer eingefaßten Friedhöfe. Ab und zu nimmt die Landschaft städtischen Vorortcharakter an, Reihenhäuser tauchen auf, neue Siedlungen mit den hellroten Dächern, dann ragen Schornsteine wie Streichhölzchen nach oben, und bald merken wir, daß der Funke des Telephons unten noch schneller ist als unser Schiff; denn überall stehen die Mengen auf Plätzen und Straßen dicht geballt, wir senken uns tiefer, um besser gesehen zu werden.

Die Wirkung auf die Kreatur.

Anders wieder das Bild auf den Feldern und in kleinen Dörfern, wo die Leute offenbar überascht sind; hier stehen sie vor Staunen still, den Blick herauf zu uns gerichtet, meist bewegungslos, nur ab und zu schwingt eine begeisterte Landfrau oder Magd den Kartoffelsack, den sie gerade zur Hand hat. Aber auch das Bild ängstlich in die Häuser flüchtender Frauen kommt vereinzelt vor, die sich wohl in Sicherheit bringen wollen, falls das Ungetüm unversehens herunterstürzt. Oder holen sie nur die Kinder heraus, damit auch diese das Wunderwerk von Menschenhand erleben? Hoffen wir es.

Besonders interessant zu beobachten aber ist das Verhalten der Tiere, die unten offenbar viel lauter als wir das Getöse der fünffachen Motoren vernehmen. Hunde und Hausgeflügel reagieren am lebhaftesten, Haushunde und Wächterhunde be: Heren rasen wie tollgeworden im Kreise umher oder laufen endlose Strecken bis in die Wälder hinein, bellen offenbar wütend, was wir aber nicht hören, denn für uns sind sie nur schwarze Punkte. Tauben und Hühner schwärmen aus ihren Schlägen heraus und fahren in alle Windrichtungen auseinander, Gänseschwärme nehmen mit hastigem Flügelschlag Reißaus über die



Im Anfluge auf Berlin. Unter dem Luftkreuzer die Luftschiffhalle von Staaken.

Felder, Wege, durch Flüsse, soweit wie unser Auge reicht; denn rasch fliegen wir über neue Strecken. Etwas gemessener benehmen sich zunächst die Rinderherden. Hat aber ein Tier es mit der Angst bekommen, dann steckt es die anderen an; alle Minute sieht man über den Weidegebieten die ganze Herde über Stock und Stein springen. Wie Rudel von Hasen nehmen sich dann die Tiere, sonst so unbeholfen, aus, von denen wir meist nur die braunen Rücken erkennen, in noch größerer Höhe sind es nur noch Ratten. Ebenso verhalten sich die Rehe in der Waldlichtung. Stupid dagegen bleiben die Schafe, wenn es hoch kommt, rücken sie ganz nahe aneinander, lehnen Kopf an Kopf und harren in Geduld der Dinge, die da kommen sollen.

Berichterstatter, Zeichner und Photographen.

Inzwischen hat es sich die Mehrzahl der Fahrgäste im großen Aufenthaltsraum des Luftschiffes bequem gemacht, die Berichterstatter liegen über einem Tisch, auf dem Landkarten ausgebreitet sind, oder schreiben ungestört in den Einzelkabinen, die in der Nacht zu zweibettigen Schlafkabinen eingerichtet werden. Zeichner ziehen zum Führerstand, ja, bis an die Schwanzflossen, um dem Publikum das Gerüst des Walfisches von innen näher zu bringen. Filmphotographen halten mit Anstrengung ihre Apparate durchs offene Fenster, um die Gegend aufzunehmen, der Steward bringt Kaffee und belegte Brötchen für die, die zu spät aufgestanden sind, um unten noch das Frühstück zu nehmen. Der Funker teilt Radiotelegrammformulare aus, da der Wetterdienst für eine Weile erledigt ist, können Privattelegramme aufgegeben werden. Das Wort kostet bis zur nächsten Tarifreform 75 Pfg., Ansichtskarten vom Schiff werden verkauft, um über der nächsten Stadt gebündelt und mit einer langen Bandfahne abgeworfen zu werden. Die Sache klappt gut. Eine Nachricht, in München für eine Berliner Zeitung abgeworfen, ist so schnell aufgefangen, abgeliefert und telephoniert worden, daß der Absender am Nachmittag zwischen Kehlheim und Ingolstadt das Radiotelegramm von unten, und zwar aus Berlin über Norddeich empfing: alles gut angekommen!

Ist die Fahrt im Luftschiff gefährlich?

Was könnte uns hier gefährlich werden — diese Erwägung stellt man ja unwillkürlich an, wenn man das erstemal für lange Zeit sich dem ungewohnten Verkehrsmittel anvertraut: das Versagen eines Motores, dessen Bedienung in zweistündigem Turnus bei dreidreifacher Besetzung ablöst? Vier andere werden weiterlaufen; es wird auch gehen, und wenn sie alle versagen, brauchen wir nicht abzustürzen, denn wir sind „leichter als die Luft“ mit all unserer Ladung, deshalb ist ja unser Leib so groß. Die Brandgefahr wird gemindert, ja ausgeschaltet durch unverbrennliche Gase. Es bleibt der Sturm, schwerer Sturm, der auch dem Seeschiff gefährlich werden kann. Gegen ihn hat das moderne Luftschiff eine Waffe: das Radio und seine Schnelligkeit. Das gut funktionierende, peinlich bediente Radio vermittelt die Wetterkenntnis von Schiffen und Landplätzen. Nahende Stürme, Gewitter, Witterungsänderungen werden vorangemeldet. Das Seeschiff muß in sie hinein, das Luftschiff kann ihnen dank seiner Schnelligkeit ausweichen, kann sie umgehen und weicht so seinem stärksten Feind aus. Und für eins muß noch gesorgt werden: für Landungsgelegenheiten, für Hallen und Masten. Für genügend Platz und eine große drehbare Halle auch in Friedrichshafen, dem vorläufig einzigen und doch so ungenügenden Landungsplatz für diesen Zeppelin in ganz Europa!

Am 10. Oktober wird der nun bald 60jährige Pionier mit seinem mühsam aufgebauten Werk, mit seiner tapferen Mannschaft über das Weltmeer ziehen. Schon fahren sie mit ihm, die Zeichner, die Photographen, die Berichterstatter, der Steward, die ihn begleiten werden. Auch an Passagieren ist kein Mangel — bewundernd stehen wir vor der Rastlosigkeit des Menschengeistes, der sich ohne Zagen ans neue Werk macht, zehnmal zurückgeworfen, das elftemal wieder ansetzt bis er es endlich vollbringt. Unsere Wünsche begleiten die Kühnen! Wir wissen, daß sie für unsere Kinder ein Zeitalter der Technik heraufführen, von dem wir nun schwer zu träumen vermögen. Diese Gedanken bewegten mich, als wir, wieder zur Erde gestoßen, dem Kapitän die Hand zum Dank und Abschied drückten.

Schwester Carmen

Roman von Elsbeth Borchart

43. Fortsetzung. Nachdruck verboten.

Sie fühlte, daß Hartungen sie mit seinen Blicken verfolgte, und das steigerte ihre Lust nur. Ein Taumel, ein Rausch packte sie. Sie kannte sich kaum selbst noch, fragte nicht nach den innersten Ursachen und fühlte nur eine prickelnde Wonne durch ihre Adern rinnen.

Als Laßwitz sie freigab, kamen die anderen. Baron von Rosen, der Conte Orsini, Fürst Maschnikoff, der Amerikaner, der Bankbeamte. Alle wollten mit ihr tanzen, manchmal alle auf einmal. Sie lachte übermütig und flog ohne Bedenken von einem Arm zum andern, nur in den kurzen Musikpausen sich Ruhe gönnend. Und auch dann war sie umringt. Hier auf neutralem Gebiet hatte man keine Rücksicht zu nehmen.

Beim nächsten Walzer flog Laßwitz förmlich auf sie zu, um sich diesen Tanz von ihr zu sichern. Er hatte es ohnehin mit eifersüchtigen Blicken beobachtet, als sie mit den anderen tanzte.

Sie nickte ihm strahlend zu und stand auf um ihm zu folgen.

Da stand plötzlich Hartungen neben ihnen.

„Bitte, Herr Graf — ich lege als Arzt Protest dagegen ein, daß die Schwester auch nur einen Schritt weiter tanzt.“

Im ersten Augenblick bestürzt, trat Laßwitz etwas von Carmen zurück. Dann wallte es wie Empörung in ihm auf. Was hatte Hartungen hier hereinzureden? War das nicht ein Ueberschreiten seiner Rechte über Carmen?

„Herr Professor — ich meine —“ fing er an; doch Carmen fiel ihm ins Wort:

„Sie unterschätzen meine Kräfte, Herr Professor,“ sagte sie mit einem leichten, zitternden Lächeln.

Sekundenlang sah er sie bedeutsam an.

„So sparen Sie diese Kräfte für bessere und würdigere Zwecke,“ erwiderte er kalt und ging an seinen Platz zurück.

„Empörend!“ stieß jetzt Laßwitz zwischen den Zähnen hervor. „Läßt du dir das gefallen?“

Sie versuchte gewaltsam ein inneres Beben zu unterdrücken.

„Er hat recht — ich hätte nicht tanzen dürfen — es schickt sich für eine Schwester nicht,“ sagte sie mehr zu sich selbst und setzte sich auf ihren Stuhl.

„Du bist aber eine Gräfin Sigmar, und deine ganze Stellung hier ist ja nur eine Marotte von dir!“ rief er entrüstet.

„Um Himmelswillen, sei doch nicht so unvorsichtig! Wenn dich jemand hörte!“ sagte sie beschwichtigend und sich erschrocken umsehend.

„So mag man es hören,“ fuhr er in bebender Leidenschaft fort. „Ich ertrage es nicht länger, dich in dieser Abhängigkeit zu sehen. Es muß ein Ende nehmen. Dieser Zustand und dieses tatenlose Zusehen macht mich rasend. An die Kehle möchte ich ihm für seine Anmaßung. Was geht es ihn an, ob du tanzst? Das ist Privatsache und hat ihn nicht zu kümmern.“

Sie zitterte noch immer und ihre Hände waren eiskalt, aber sie antwortete nicht und ließ ihn reden, hörte wohl kaum, was er sprach. Es summte und schwirrte in ihren Ohren. Dazu die Musik und die vorüberwirbelnden Paare. Es war nur gut, daß niemand auf die kleine Szene geachtet hatte. Auch jetzt kümmerten sich die Tanzenden nicht um sie, und vor den Blicken Hartungens und der anderen sitzenden Herrschaften schützte sie ein starker Pfeiler.

„Bitte, Carmen, laß uns hinausgehen auf die Terrasse. Die frische Luft wird uns beiden gut tun,“ fuhr er fort.

„Wir sind wohl noch zu erhitzt,“ meinte sie ausweichend.

„Wir haben doch nicht getanzt. Bitte, komm,“ drängte er.

Da war der Tanz zu Ende. Die Tanzenden suchten ihre Plätze, und jetzt war ein unauffälliges Entfernen unmöglich.

Es wurde beschlossen, mit dem Tanzen aufzuhören. Es war ohnehin bei der Hitze ein etwas zweifelhaftes Vergnügen — was die Jugend freilich nicht wahrhaben wollte.

Man setzte sich gruppenweise an die einzelnen Tische und ließ sich Erfrischungen bringen. Die Unterhaltung flog aber zündend von Tisch zu Tisch.

Carmen saß mit Laßwitz, Gerda Dietrich, Lotte Stein und von Rosen an einem Tisch, weit ab von dem, wo Hartungen seinen Platz hatte. Sie konnte ihn aber von ihrem Platz aus sehen und warf zuweilen verstohlene Blicke zu ihm hin. Er schien sich sehr angelegentlich mit Exzellenz Poser und der alten Gräfin zu unterhalten. Gräfin Braunfels hatte sich mit Hartungen wieder völlig ausgesöhnt und fühlte sich heute in seiner Gesellschaft sehr wohl. Auch Frau Rat Körner und Frau Rudloff bemühten sich um ihn. Es war doch zu nett von ihm, daß er sich angeschlossen hatte oder vielmehr zu Fuß — er liebte weite Spaziergänge — nachgekommen war.

Nicht einen Blick sandte Hartungen nach der Richtung, wo Carmen saß. Das reizte sie unsagbar. Und während sie heiter und unbefangen schien, und sich sehr lebhaft mit ihren Tischgenossen unterhielt, klopfte ihr das Herz stark in der Brust und der Atem ging ihr stürmisch.

Die Hitze des Saales wurde auch den anderen unerträglich, und nachdem man sich genügend abgekühlt glaubte, suchte man wieder die Veranda auf.

Es war ein herrlich duftender Frühlingsabend. Der Mond ging langsam hinter den Bergen an dem noch nicht dunkeln Himmel auf. Es roch nach würzigen Pflanzen und Wasser.

An ein Alleinsein mit Carmen war für Edgar Laßwitz nicht mehr zu denken. Er mußte sich mit ihrer Nähe in Gegenwart der anderen begnügen; aber sie berauschte ihn dennoch. Es sprühte aus ihr vor Lust und Uebermut.

Da nahte der von Porlezza kommende Dampfer, der sie wieder heimwärts bringen wollte.

Der Dampfer kam bereits ziemlich besetzt an, und die Gesellschaft wurde zerstreut.

(Fortsetzung folgt.)

Unterhaltung und Wissen

Dem Luftschiff gehört die Zukunft

Betrachtungen zum Amerikaflug des L. Z. 127 von Dr.-Ing. Heinrich Breitenbach.

Nicht die Tatsache, daß ein Luftschiff imstande ist, die Meere zwischen den Kontinenten zu überbrücken, verleiht der bevorstehenden Amerikafahrt des neuen „Graf Zeppelin“ jene überragende Bedeutung, die ihr mit Recht beigemessen wird. Sondern vielmehr der Umstand, daß gerade dieses Schiff die Fahrt unternimmt und gerade zu diesem Zeitpunkt.

Es kann dem Ruf der Luftschiffahrt nur schaden, wenn ein derartiger Flug als Tat gewertet wird. Für ein modernes Luftschiff ist eine Amerikafahrt etwas ganz Selbstverständliches. Schon im Kriege haben minder leistungsfähige Schiffe ähnliche oder größere Strecken zurückgelegt; schon im Jahre 1919 flog ein kleines englisches Schiff nach Amerika und zurück und der kleinere Bruder des „Graf Zeppelin“, der sogenannte Z. R. III., hat die Fahrt auch ohne sonderliche Anstrengung unternommen. Wenn große Luftschiffahrten so selten waren und wenn man sie heute noch als Sensation wertet, so geschieht das nur darum, weil es bis in unsere Tage hinein überhaupt nur jenen Z. R. III. gab, den seine amerikanischen Besitzer zur Untätigkeit verurteilten. Die theoretischen Berechnungen unserer Luftschiffbauer sind inzwischen viel, viel weiter gegangen, und der neue „Graf Zeppelin“ wäre durchaus imstande, nach Amerika und ohne Landung wieder zurückzufliegen. und der geplante Weltrundflug des neuen Luftriesen sieht zwischen Friedrichshafen und Friedrichshafen auch nur zwei Landungen vor.

Wenn wir aber im Amerikaflug des Schiffes trotzdem ein Ereignis sehen müssen, das die ganze Welt mit ungeheurem Interesse verfolgen wird und verfolgen muß, so wird damit in erster Linie der Tatsache Rechnung getragen, daß mit diesem Fluge der Weltflugverkehr seinen ersten Schritt tut. Zum ersten Male in der Geschichte der Luftfahrt fliegt ein Passagier- und Handelsschiff von einem Kontinent zum anderen. Der kommende Weltflugverkehr macht seine Generalprobe.



Wenn es dann in der allernächsten Zeit bei diesem einen Flug bleiben wird, wenn wir also nicht schon in den nächsten Monaten mit flugplanmäßigen Schiffen nach Amerika oder sonstwohin nach Uebersee fliegen können, so liegt das einzig und allein am Mangel an Schiffen und nicht etwa an der Unvollkommenheit der technischen Einrichtungen. Mit einer Serie von gleich leistungsfähigen Schiffen könnten die Leute in Friedrichshafen sofort einen regelmäßigen Passagier- und Frachtdienst nach Uebersee errichten. Während auf allen anderen Lebensgebieten die Fortschritte der Technik sofort ausgewertet werden, für besonders leistungsfähige Flugzeuge z. B. sich sofort die geeignete Verwendung findet, sind die großen Möglichkeiten, die dem Luftschiff innewohnen, jahrelang ungenützt geblieben.

Das lag daran, daß das große Publikum und das Großkapital, deren Mithilfe notwendig ist, über den Stand der Luftschifftechnik durchaus im Unklaren waren. Man kannte nur die Leistungen der Kriegsschiffe und diese lassen ja auf die Verwendung im friedlichen Verkehr nur geringe Schlüsse zu. Vor allem aber lenkten die Erfolge der Flugzeuge alle Aufmerksamkeit auf sich. Ein Flugzeug ist im Vergleich zum Luftschiff unverhältnismäßig billig und es schien eine Zeitlang, als ob das Flugzeug die Leistungen des Luftschiffes erreichen könnte. Heute hat ja das Hazardspiel der Ozeanflüge auch die Gegner des Luftschiffes eines anderen belehrt.

Ausschlaggebend für die Errichtungen des kommenden Weltverkehrs mit Luftschiffen sind Rentabilität und Sicherheit. Die Sicherheit ist wohl schon erwiesen, und die ganz großen Pessimisten werden von den Fahrten des „Graf Zeppelin“ auch noch überzeugt werden. Weniger sinnfällig ist die Rentabilität des Luftschiffverkehrs, freilich nur bei oberflächlicher Betrachtung. Es ist im Rahmen eines beschränkten Artikels natürlich nicht möglich, sie zahlenmäßig zu beweisen. Aber wir können hier einem Fachmann das Wort erteilen, dessen Ruf für die Richtigkeit seiner Behauptungen bürgt. Es ist der Marinebaurat Engberding.

„Sehr genaue Rentabilitätsberechnungen sachverständiger und ernst zu nehmender Luftschiff-Gesellschaften haben die finanzielle Durchführbarkeit solcher Verkehrsprojekte mit Luftschiffen außer Zweifel gestellt. Die grundsätzlichen Gegner des Luftschiffes sprechen gerne schlagwortmäßig von den angeblich ungeheuren Kosten eines solchen Verkehrs, von den hohen Ausgaben für die Luftschiffe und ihren Betrieb, für die benötigten Nebeneinrichtungen auf Landungsplätzen und für diese selbst. Sie begehen dabei einen Trugschluß. Sie übersehen ganz, daß das Luftschiff in dieser Hinsicht viel günstiger dasteht, wie fast jedes andere Verkehrsmittel, das doch auch rentabel ist. Man denke zum Beispiel nur daran, welche gewaltigen Anlagen und Vorkehrungen für den Seeschiffahrtsverkehr getroffen werden müssen. Wer einmal in einer großen Hafenstadt wie Hamburg gewesen ist, wer die umfangreichen und kostspieligen Hafenanlagen gesehen hat, wer gehört hat, welche Riesensummen dauernd für die Regulierung der Fahrwasser ausgegeben werden müssen, für die Anlegung von Leuchtschiffen und Betonnungen, für Leuchttürme usw., der wird auch ohne Zahlenrechnungen darüber anderer Ansicht sein. In der Luftschiffahrt braucht kein Fahrwasser reguliert zu werden, die freie Luft bietet ja keine Hindernisse. Auch die Hafenanlagen sind viel einfacher und verhältnismäßig lange nicht so teuer. Man denke weiter an die Eisenbahnen, die Gelände für einen eigenen Bahnkörper erwerben und herrichten und große Bahnhofsanlagen bauen müssen, welche ihre teuren Schienenstränge mit großen Brücken über große Ströme hinüberführen und sie mit ebenso teuren Tunnels durch die Berge hindurchbohren müssen; gezwungen immer, sich dem Gelände anzupassen und jeder Krümmung eines Gebirgstales oder Flusses zu folgen oder kostspielige Kunstbauten zu schaffen. All das fällt im Luftschiffverkehr fort, der frei und ungehemmt durch äußere Hindernisse der Erdoberfläche seinen geraden Weg verfolgt, der immer noch die kürzeste Entfernung zwischen zwei Punkten darstellt, demgemäß also auch die geringsten Betrieskosten erfordert.

Gewisse Schwierigkeiten werden vielleicht in der ersten Zeit eines Luftschiffverkehrs bei der Aufbringung der benötigten Geldmittel entstehen, weil sie eine Reihe von Jahren ein totes Kapital darstellen und keine Verzinsung und Amortisation bringen können, bis die Luftschiffe und ihre Häfen gebaut sind und der Verkehr im Gange ist. Man kann wohl aber mit recht großer Berechtigung annehmen, daß genau so wie im Seedampfer- oder Flugzeug-Verkehr, auch in der künftigen Verkehrsluftschiffahrt die beteiligten Länder, zumindestens in der ersten Zeit, Subventionen zur Verfügung stellen werden, zum Beispiel für die Beförderung der Post.“

So weit Engberding in seinem vorzüglichen und umfassenden Werk „Luftschiff und Luftschiffahrt“, in dem der Interessent so ziemlich alles findet, was über das Luftschiff gemeinverständlich zu sagen ist.

Ein Luftschiffverkehr wird immer in jenen Fällen erhöhte Bedeutung erlangen, wenn der Zeitgewinn vor der Eisenbahn oder Dampferfahrt besonders groß ist. Man wird ihn dort einrichten, wo er dementsprechend höchste Rentabilität erlangt. Die Route Europa—Nordamerika entspringt daher noch nicht so sehr einer absoluten Notwendigkeit, wie etwa die Europa—Südamerika oder Europa—Nordpol—Ostasien oder Europa—Australien.

Aus dem gleichen Grunde ist es auch vollkommen überflüssig von einer Konkurrenz zwischen Luftschiff und Flugzeug zu sprechen. Es würde niemandem einfallen, Luftschiffe auf gleichen europäischen Linien einzusetzen, die heute erfolgreich mit Flugzeugen beflogen werden. Ebenso denkt heute kein ernsthafter Mensch daran, eine direkte Reiseroute Europa—Südamerika mit Flugzeugen zu befliegen. Ehe die Technik so weit ist, werden noch Jahrzehnte vergehen. Flugzeug und Luftschiff können also, nein, müssen nebeneinander bestehen. Das Luftschiff für lange, das Flugzeug für kürzere Strecken.

Die Zukunft beider Luftfahrzeugs-Gattungen liegt nicht im Konkurrenzkampf, sondern in gedeihlicher Zusammenarbeit.

Die Pointe

Von Frank F. Braun.

Es ging schon auf Mitternacht. Adalbert Steyer saß bei seinem Freund Stilch.

„Ich habe eine wunderbare Geschichte für dich,“ sagte der. „es ist gut, daß du noch kamst.“

Steyer hob den Kopf. Er war immer um Motive verlegen.

„Na. . .,“ meinte er ermunternd. Und Stilch lehnte sich zurück in das grüne Ripssofa seines möbliert gemieteten Zimmers und sagte:

„Stelle dir vor, es kommt ein junger Mann abends nach Hause, er merkt unten im Hausflur, daß der Fahrstuhl nicht geht, und steigt ärgerlich die Treppen in den zweiten Stock. Da erreicht ihn zwischen dem ersten und zweiten Stockwerk ein schwacher Hilferuf, und er sieht, der Fahrstuhl ist steckengeblieben, ein reizendes junges Mädchen, seine Wohnungsnachbarin, sitzt darin fest. Er befreit sie, du weißt, in Geschichten gelingt das immer. Sie stehen auf dem Flur und wissen nicht recht, was sie sagen sollen. Das Mädchen bedankt sich errötend und wendet sich zur Tür —, da stellt es entsetzt fest, daß es seine Schlüssel drinnen in der Wohnung vergessen hat.“

„Stilch, das ist doch keine Geschichte! Das reizende Mädchen klingelt und ihm wird aufgetan.“

„Falsch, Adalbert. Das Mädchen ist heimlich, während die Eltern ein Konzert besuchen, in ein Kino entwischt. Es kann nicht klingeln, denn niemand ist in der Wohnung. Das Dienstmädchen hat heute Ausgang. Und die Geschichte erfährt in diesem Augenblick eine dramatische Steigerung, es werden, nämlich unten im Hausflur Schritte und Stimmen laut; das Mädchen beugt sich über das Geländer und flüstert bebend: Die Eltern.“

„Das ist gut. Wenn du jetzt eine Pointe hast . . .“

„Habe ich. Der junge Mann erkennt die Lage. Er sagt leise: „Fräulein Trude, Sie müssen Mut haben und mir vertrauen. Unsere Balkone stoßen an der rückwärtigen Hausfront gegeneinander; eine Holzwand nur trennt sie. Ich weiß, daß die Balkontür in Ihr Zimmer abends immer geöffnet ist, entschuldigen Sie, ich weiß das zufällig . . .“ Und ehe das Mädchen sich recht besinnen kann, nimmt er es beim Arm und zieht es in die Wohnung, durch den Korridor, in sein Zimmer. Dort nimmt er ihm Hut und Mantel ab, öffnet die Balkontür und hilft ihm beim Uebersteigen des Gitters. Vielleicht kannst du aus der Szene etwas machen . . .?“

„Weiter!“

„Weiter? — Nun, er sagt: Den Hut und Mantel reiche ich Ihnen nachher auf demselben Weg hinüber.“ Sie nickt, ist rot bis in die Schläfen und entwischt in ihr Zimmer, es ist die Minute, da vorn die Tür geht und die Eltern die Wohnung betreten.“

Adalbert Steyer schabte mit den Vorderzähnen die Unterlippe. „Hm . . .“ meinte er nachdenklich, „das ist ganz nett, aber es fehlt sozusagen noch die Pointe.“

„Aber du kannst ja sagen, es sei eine wahre Geschichte. Die wahren Geschichten haben nie Pointen.“

Stilch brach ab. Es sprang ein Geräusch in den Raum, als habe niemand einen kleinen Stein oder Sand gegen die Scheiben geworfen. Adalbert erblaßte. „Es ist jemand auf dem Balkon,“ sagte er flüsternd, erschauernd, daß ihm endlich auch im Leben ein Kriminalfall begegne.

„Unfug!“, sagte Stilch. Er erhob sich, schloß seinen Kleiderschrank auf und nahm einen graugrünen Seidenmantel vom Haken und den im Ton passenden Hut. Mit diesen beiden Dingen trat er furchtlos auf den Balkon.

Adalbert Steyer saß vorgebeugt. Er lauschte. Und er vernahm die beiden leisen fast zärtlichen Worte, die eine Mädchenstimme sagte: „Vielen Dank . . .“

Lustige Ecke

Wink. „Weißt du, Schatzi,“ berichtet der zartfühlende Ehegatte, „mir hat man da erzählt, neulich hätte ein Einbrecher auf einen Mann geschossen, und dem Mann ist doch buchstäblich nichts passiert, weil die Kugel an seinem Rockknopf abgeprallt ist!“ „Na, und?“ fragt die junge Frau, „das ist doch schon öfter mal vorgekommen?“ — „Hm, ja, Schätzchen — aber vor allen Dingen, weißt du, Liebling hm — der Knopf an dem Rock saß wirklich dran.“ („Answers“.)

Der Grund. „Ich bitte dich recht herzlich, deine Frau zu veranlassen, nicht ihr neues Kostüm anzuziehen, wenn ihr heute abend zu uns kommt. Es wird sich nämlich sonst nicht vermeiden lassen, daß meine Frau mir so lange zusetzt, bis ich ihr auch eins gekauft habe.“ — Das wird sich sehr schwer machen lassen, da meine Frau nur aus diesem Grunde zu euch geht.“

... der besorgt das! In einem kleinen fränkischen Orte ging dieser Tage der Ortsdiener mit der Schelle durch die Dorfgassen und machte öffentlich bekannt: „Die Leute, die dieses Jahr Kinder haben wollen, sollen sich beim Bürgermeister melden, **der besorgt das.**“ — Gemeint war die Aufnahme von erholungsbedürftigen Stadtkindern.

Sparsamkeit. „Nanu — seit wann hast **du** denn einen Hund?“

„Ja, weißt du — meine Frau fand neulich auf dem Boden einen alten Maulkorb. Und da sie aus angeborener Sparsamkeit nichts unbenutzt lassen kann, mußte ich zu dem Maulkorb einen Hund kaufen.“

Leider. Einem bekannten Professor der inneren Medizin entschlüpfte einmal in seiner Vorlesung bei Besprechung eines besonders seltenen und interessanten Falles folgende Bemerkung: „Es ist sehr bedauerlich, daß ich Ihnen die Krankheitserscheinungen nicht so deutlich wie ich es gewünscht hätte, demonstrieren kann, da sich leider der Zustand des Patienten gebessert hat.“

Recht hat er. Fritzchen hustet. Die Mama: „Hast du dich verschluckt, mein Goldkind?“ — „Nein, Mutti, ich bin noch da.“



Nette Aussichten

Die Frau, die viermal geschieden ist: „So so, Herrschaften, ihr seid also gerade jung verheiratet? Na — das Beste an der Ehe ist doch immer die Erinnerung.“



Der Dom von Salzburg
dssen 300jährigs Bestehen vom 22. bis 25. September gefeiert wird. Bekanntlich ist der Dom von Salzburg der Schauplatz der Reinhardtschen Festspiele.

Der Diamant

Skizze von Frank F. Braun.

Stilch dachte: Der Saal liegt im flimmernden Lichterschein; hieß es nicht so in den Romanen? Es wäre besser, das Licht schiene nicht so hell. Mein Frack ist an den Ellbogen schon recht schadhaft, er glänzt, und das kommt nicht vom Kronleuchter.

Hier riß der Gedanke ab, Frau Knöppke trat mit raumgreifender Bewegung auf ihn zu und bat ihn an den Flügel. Stilch wehrt sich nicht. Man bekommt auf Erden nichts geschenkt. Auch ein Abendessen bei Knöppkes will verdient sein. Er hatte ein leeres Gefühl im Magen; sie hätte mich nach dem Essen erst auffordern sollen, meine Produktion leidet unter der Magenleere. Oder steigert der Hunger sie im Gegenteil? Man las darüber. — Er griff präludierend einen Akkord und vergaß sich und den leeren Magen.

Nach dem Essen gab es Mokka, Liköre und Zigarren. Stilch hatte die feste Absicht, sich baldmöglichst zu verabschieden. Er gehörte hier nicht her. Er war gesättigt wie alle Gäste, aber er erreichte doch nicht das Maß ihrer unbeschwerten Fröhlichkeit. Er sonderte sich ein bißchen ab; man muß schon nicht mehr vermißt sein, wenn man geht.

Als der Lärm im großen Saal ihn erreichte, war er im leeren Musikzimmer. Frau Knöppke hatte aus ihrem Dreisteinring den mittelsten, größten Brillanten verloren. Sie hatte ihn noch besessen, als sie dem Musiker Stilch — sie sagte nicht Komponist, sie sagte Musiker, Stilch zersprang vor Zorn — die Noten umgewandt hatte. Im Musikzimmer überraschten sie Stilch. „Hier muß es gewesen sein,“ eiferte Frau Knöppke, „ein Stein, so groß wie ein Fingernagel, ein Prachtstück, vollkommen unersetzlich.“

Stilch half suchen; er merkte erst gar nicht, daß man ihn mit schiefen Blicken betrachtete. Erst eine Bemerkung der Frau Knöppke empörte ihn. „Sie müßten doch eigentlich etwas gemerkt haben, Herr Stilch, denn hier ist mir der Stein herausgefallen.“

„Durchsuchen Sie mich, ich verlange, daß man mich durchsucht.“

Sie wehrte ab. „Was fände sich schon“, sagte sie schnippisch.

Da ging er. Ohne Dank, ohne Gruß. Das war nicht nett, aber wer ist nett, wenn er beleidigt wurde. Er lief nach Hause. Andern Tags erzählte er die Geschichte im Cafee, man gab ihm recht, man fand das Benehmen der Frau empörend. Wenigstens sagten die Kollegen das, was sie dachten, war ja nicht zu erraten. Stilch war acht Tage wütend. Nichts gelang ihm in dieser Zeit. Er lief durch die Straßen und erzielte als einzigen Erfolg den, daß seine Gummiabsätze schief wurden. An einem Nachmittag machte er sich daran, sie umzuwechseln. Es war das sein Patent, meinte er. Er setzte den linken Hacken auf den rechten Stiefel und umgekehrt. Da er die Absätze außen ablief, wurden sie auf die Art erst noch einmal gleichmäßig schief, also gerade. Als er den rechten Gummihacken in der Hand hielt, fiel ihm eine Verdickung auf. Er hatte das schon öfter erlebt, daß sich ein Stein in den Gummi eingetreten hatte. Hier erlebte er die größte Ueberraschung seines Lebens. Der Stein, der sich diesmal eingetreten hatte, war ein weißer, fingernagelgroßer Brillant, eben der Brillant der Frau Knöppke.

Stilch war erschüttert. Was tun? Der erste Gedanke war: sofort hin zu der Frau und den Stein abliefern. Er hatte schon den Hut auf, da kamen weitere Ueberlegungen. Was würde geschehen? Frau Knöppke würde Danke schön sagen, wahrscheinlich ihn noch einmal einladen und dann ihn doch fallen lassen. Denn der Verdacht blieb wohl . . . Er überlegte. Keineswegs kam ihm der Gedanke, diesen Fund zu unterschlagen. Er war ein ehrlicher Kerl. Aber er war nicht dumm. Er ging zu einem Juwelier und legte den Stein vor. Der Mann würde ihm den Wert sagen, und er war vor der Frau Knöppke in der Lage, den ihm zustehenden Prozentsatz an Finderlohn zu beanspruchen. Mit einem Abendessen war diese Geschichte nicht aus der Welt zu bringen.

Der Juwelier lachte ihn aus. „Guter Mann, das ist ein leidlich geschickt geschliffener Glasstein, da zahlt Ihnen niemand auch nur 50 Pfennige dafür.“

Stilch fiel aus allen Wolken. Der Stein der Frau Knöppke war falsch! Darum der Lärm, die Aufregung, darum die Verdächtigung. Seine Gedanken hafteten. Der Juwelier lächelte. Da sagte Stilch: „Gesetzt den Fall, der Stein wäre echt, welchen Wert würde er haben, welcher Finderlohn stände mir zu? Das ist eine Gedankenspielerei von mir, nicht wahr, aber vielleicht tun Sie mir den Gefallen und sagen mir das.“

Der Juwelier lächelte stärker. Er nahm den Stein mit in seine Werkstatt. Als er zurückkam, sagte er: „Ich habe Ihnen den Gefallen getan, aber es ist Unfug, Sie wissen Bescheid! Wenn der Stein echt wäre, müßte man Ihnen mindestens 5000 Mark Finderlohn zahlen.“

„Danke“, sagte Stilch, dann ging er.

5000 Mark waren viel Geld, er beschloß, die Summe zu reduzieren und sich mit 3000 zufrieden zu geben. Er fuhr in die Villa der Familie Knöppke. Frau Knöppke empfing ihn nicht sehr entzückt. Aber er ging sogleich auf den Kern der Unterredung los. Dies sei der Stein, so und so habe er ihn gefunden.

Frau Knöppke war erfreut. Sie lächelte schief. Sie rief ihren Mann. Nun sei ja die Geschichte erledigt.

„Gewiß“, bestätigte Stilch. Nur, wenn er um den ihm gesetzlich zustehenden Finderlohn bitten dürfe. Er habe sich beim Juwelier erkundigt. Der echte Stein sei etwa 40 bis 50 000 Mark wert. Er sei zufrieden, wenn man ihm 3000 Mark zahle.

Der Kommerzienrat atmete tief auf. Beim Juwelier? Er wiederholte in seinen Gedanken den Satz Stilchs, und er stieß sofort auf die Bosheit: der echte Stein. Er sah seine Frau an, die war ahnungslos und machte nur deshalb ein pikiertes Gesicht, weil Stilch den Finderlohn verlangte. Da begriff der Kommerzienrat seine Chance. „Junger Mann,“ sagte er, „Sie verpflichten sich, über diese Angelegenheit vollkommen zu schweigen?“

„Unbedingt.“ Die Männer sahen sich einen Augenblick fest an. „Es ist gut,“ sagte Herr Knöppke, „kommen Sie mit, ich schreibe Ihnen sofort einen Scheck aus über 3000 Mark.“

Stilch verbeugte sich vor der Frau des Hauses und folgte dem Herrn. Er nahm seinen Scheck in Empfang, sie sahen sich noch einmal an. „Wort halten, Herr Stilch!“

„Auf mich ist Verlaß!“ Stilch ging, der Scheck wurde eingelöst. Das Leben kommt uns zuweilen grotesk, dachte er, wäre der Stein echt gewesen, hätte ich nicht einen Pfennig mehr erzielt. Er drückte die Hand zärtlich gegen die Brust, herznahe knisterten die Scheine. Die Welt war neu und stand zu seiner Verfügung — für eine Weile.

Interessante Geschichten

Das Elefantenküken.

Auf leichte Weise hat ein Beamter der rhodesischen Eisenbahn, G. F. Wilkinson, ein Elefantenkalb gefangen und sich auf diese Weise ein eigenartiges „Schoßtier“ zugelegt. Als er einen Güterzug auf der Strecke zwischen Delt und Bulawajo leitete, wurde der Zug durch eine Elefantenherde aufgehalten. Die Tiere trotteten in den Urwald, aber ein junger Elefant blieb zurück und betrachtete den Zug mit großer Neugierde. Als die Mutter das Fehlen ihres Sprößlings bemerkte, wandte sie sich um und brachte das widerspenstige Kalb durch einige kräftige Rückenschläge zum Gehorsam. Aber dieser scheint nicht lange angehalten zu haben, denn gar bald kehrte der junge Elefant zu dem Zug zurück und ließ sich leicht in einen Güterwagen sperren. Dort labte er sich zunächst einmal an acht Liter Milch. Als der Zug in Bulawajo ankam, folgte der Elefant Wilkinson gehorsam nach seinem Hause und legte sich an der Tür befriedigt zum Schlafen nieder. Beim Erwachen balgte er sich ein wenig mit einer dänischen Dogge, die im Haus gehalten wurde, war aber sonst sehr friedlich und zahm. Das Elefantenbaby wurde bald zum Liebling der Familie, aber sein zunehmender Appetit machte dem Hausherrn Sorge. Da ihm die Erhaltung des „Schoßtieres“ auf die Dauer zu teuer kam, bot er den Elefanten, der auf den Namen „Malinda“ hört, dem Zoologischen Garten von Bulawajo an, aber dieser lehnte ab, und so hat er nun den Magistrat für den Elefanten zu sorgen, der ihn der Ackerbauschule, die einige Kilometer entfernt liegt, überwiesen hat.

* * *

Wertversicherung der Frauenreize.

Die englische Filmschausipelerin Mabel Poulton, die in der Hauptrolle der Verfilmung des bekannten Romans „Die treue Nymphe“ große Erfolge errang, hat jetzt ihre Augen versichert, und zwar beziffert sie den Wert dieser schönen Sterne, die die Grundlage ihres Startums bilden, auf die stattliche Summe von 900 000 Mark. Nicht nur gegen den Verlust der Augen hat sie sich auf diese Weise zu sichern gesucht, sondern auch gegen jede Erkrankung der Augen, der ja die Filmschauspieler im grellen Licht der Jupiterlampen bisweilen ausgesetzt sind. Sie erhält bei jeder Erkrankung ihrer Augen einen beträchtlichen Teilbetrag der Versicherungssumme ausgezahlt. Andere Berühmtheiten haben andere Teile ihres Körpers versichert. Die französische Revue-Künstlerin Mistinguett bewertet ihre Beine mit 4 Millionen Mark und hat sie daher mit dieser Summe versichert; Paderewski war einer der ersten, der eine solche Police nahm: der große Plavierkünstler versicherte seine Hände mit 240 000 Mark. Die merkwürdigste Versicherung dieser Art hat wohl die Filmschauspielerin Pearl White abgeschlossen, denn sie erhält bei dem Verlust ihres berühmten Grübchens 75 000 Dollar ausgezahlt.

* * *

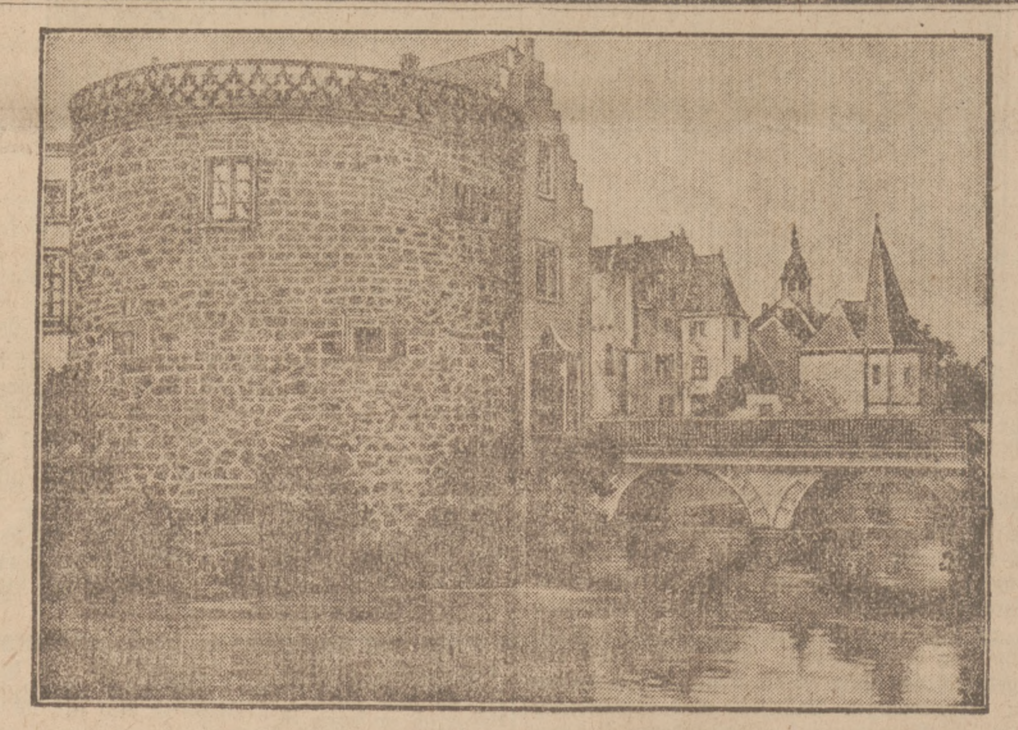
Der künstliche Mensch eröffnet eine Ausstellung.

Ein Automat ganz aus Stahl, der in seiner Erscheinung ganz wie ein stahlgepanzerter Ritter des Mittelaleirs aussieht, wird die Londoner Ingenieur-Ausstellung mit einer Ansprache eröffnen. Wenn der künstliche Mensch heute bereits telephonieren und kochen, ja sogar narkotisieren kann, warum sollte er nicht auch eine Ansprache halten? Man bedarf dazu der Staatsmänner und hervorragenden Persönlichkeiten nicht mehr. Der Schöpfer dieses Maschinenmenschen, der auf den Namen „Erik“ hört, Richards, erklärt, er sei auf diesen Gedanken gekommen, als eine führende Persönlichkeit, die die Eröffnung vornehmen sollte, mitteilte, sie könne um diese Zeit nicht in London sein. „Ich sagte daraufhin mit einem kühnen Entschluß, dann würde ich einen Mann aus Stahl machen, der das ebenso gut könnte, und das ist nun tatsächlich geschehen.“ Der sechs Fuß hohe Ritter, der schon durch seine imponierende Größe auffällt, würde gewiß von den Menschen angebetet worden sein, wenn er vor Jahrhunderten in die Erscheinung getreten wäre, und vielleicht hätte man ihn auch als „Ketzerwerk“ vernichtet. Heutzutage weiß man, daß bei diesen erstaunlichen Leistungen alles mit natürlichen Dingen zugeht. Erik wiegt etwas über 100 Pfund und wird durch einen Motor von 12 Volt dazu veranlaßt, sich aus seiner sitzenden Stellung zu erheben. Motore bewirken auch seine sonstigen Bewegungen. Auf Kommando hebt er den rechten Arm und den linken, dreht den Kopf nach allen Seiten und macht eine tiefe Verbeugung. Wenn er seine Ansprache gehalten hat, wird er durch eine solche Verbeugung der anwesenden Gesellschaft seine Ehrfurcht bezeigen. Der Maschinenmensch ist mit größter Heimlichkeit in Surrey hergestellt und von dort nach London gebracht worden. Die näheren Einzelheiten über seine Konstruktion werden noch nicht verraten. Nur soviel wird noch mitgeteilt, daß die Rede, die er hält, durch einen Rundfunkapparat, der sich in seinem Schädel befindet, von einer Sendestelle aufgenommen und wiedergegeben wird.

* * *

Der Schwan auf dem Operationstisch.

Es hat schon zweimal berühmte Schäne in der Weltgeschichte gegeben: den Schwan der Leda und den des Lohengrin. Jetzt in ein dritter Schwan dazu gekommen, von dem man auch reden wird. Dieser jünste Schwan schwamm vergnügt auf einem Teich in der Shakespearestadt Stratford-on-Avon herum, bis er dieser Tage das Pech hatte, einen Fischköder mitsamt dem Angelhaken herunterzuschlucken. Das Mißgeschick wurde glücklicherweise bemerkt, aber man wußte zunächst nicht, wie man dem Tier helfen sollte. Schließlich wurde der Schwan per Auto nach Birmingham geschafft, wo er in das Queens Hospital eingeliefert wurde. Der dirigierende Arzt und ein Tierarzt hielten schleunigst ein Konsilium ab und beschlossen, den Angelhaken auf operativem Wege zu entfernen. Es war nicht leicht, den Schwan zu betäuben, aber endlich glückte es doch. Mit Röntgenstrahlen wurde die Stelle festgestellt, wo der Haken festsaß. Und dann wurde das Uebel in anderthalbstündiger Operation entfernt. Als der Schwan aus der Narkosewieder zu sich kam, war das erste, daß er ununterbrochen Wasser trank. Und dieses gewohnte Element muß ihm recht gut bekommen sein. Denn wie die Blätter melden, befindet sich der Patient bei bestem Wohlergehen.



Alte Befestigungsanlagen in Büdingen (Oberhessen)
die aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts stammen und das Stadtbild malerisch beleben.

Der älteste Baum der Welt

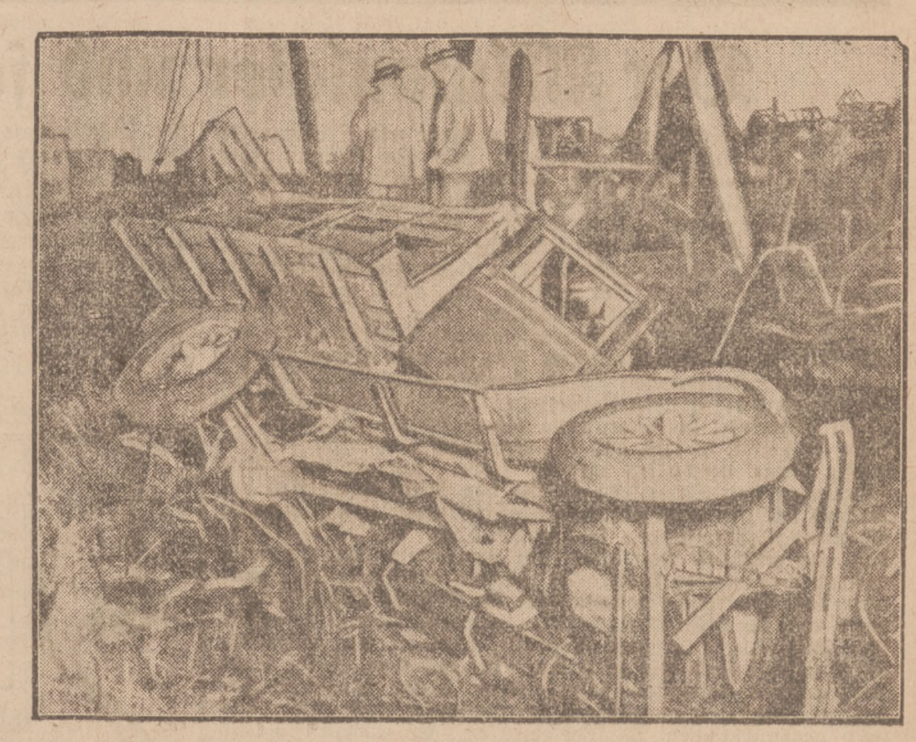
Auf dem Friedhof der Stadt Santa Maria del Tuel in Südamerika steht eine Zypresse, deren Alter man auf 5000 bis 6000 Jahre schätzt. Dieser ehrwürdige Nestor der Pflanzenwelt wächst und blüht heute noch wie vor fünfzig Jahrhunderten. Es ist unzweifelhaft der älteste lebende Organismus auf Erden. Wenn dieser Baum sprechen könnte, so hätte er wohl der Welt die fesselndsten Geschichten zu erzählen. Er könnte unschätzbare Berichte aus der frühesten Geschichte Mexikos und von Blüte und Zerfall der Monarchien im tropischen Amerika liefern. Als der Baum etwa im Jahre 3000 v. Chr. aus der Erde hervorsproß, regierte König Menes in Aegypten. Als Cheops seine Sklaven mit der Peitsche zur Arbeit an der großen Pyramide trieb, war der Baum ein Jüngling von zweihundert Jahren. Und als die Juden ihre erste Wanderung aus dem Tal des Nils unternahmen, war er erst 1500 Jahre alt. Als man den Baum zum letzten Male maß, hatte der Stamm in 1.20 Meter Höhe über dem Boden einen Umfang von vierzig Metern. Die Riesenzypresse ist von Alexander von Humboldt entdeckt worden, der an dem Stamm eine Gedenktafel anbringen ließ. Dies war vor 100 Jahren. Die Tafel ist aber jetzt fast vollständig von der Rinde überwachsen, ein Beweis, daß der Stamm noch in voller Kraft steht.

Bilder der Woche



Der neue Oberbürgermeister von London

der sein Amt am 9. November antreten wird, ist Sir Kynaston Studd, der kürzlich von den Ratsherren der City von London gewählt wurde. Wir zeigen den neuen Lordmayor (barhaupt) mit dem gegenwärtigen Lordmayor Sir Charles Batho und den Trägern des Lordmayor-Schwertes und des Amtsstabes nach der Wahl vor dem Rathaus



Auf den Spuren des Tornado in Nordamerika

Ein Bild von den Verwüstungen, die der Tornado in Nebraska — unmittelbar vor der Sturmkatastrophe auf den Westindischen Inseln — angerichtet hat: ein Lastwagen, der vom Sturm wie ein Blatt Papier fortgeblasen wurde und, sich immer wieder überschlagend, zwölf Personen tötete und zahlreiche weitere verletzte



Eine modernisierte Pferdebahn

hat sich die Stadt Alkmaar in Holland dadurch geschaffen, daß sie die früheren Pferdebahnwagen durch Autos ziehen läßt. Das Zugauto dient gleichzeitig zum Transport von Gepäck. Diese praktische Einrichtung könnte vielen kleineren Städten zur Nachahmung empfohlen werden



Rekord ist Trumpf!

Ein Schauspieler, der sich hinter dem Pseudonym „Parlatus" verbirgt, begann am 2. Oktober in Berlin eine Dauerrede, die 132 Stunden anhalten und somit einen Weltrekord im Dauerreden aufstellen soll. „Parlatus" wird in deutscher, französischer, englischer, slowakischer und ungarischer Sprache über Wissenschaft, Kunst, Theater, Film, Sport, Geographie und Völkerkunde reden.



Wie der Vater, so der Sohn

Ingenieur Eckener, der Sohn Dr. Hugo Eckeners, nimmt unter dem Kommando seines Vaters als 2. Steuermann des „Graf Zeppelin" an den Fahrten des Luftkreuzers teil



Eine Graf-Zeppelin-Gedenkmünze

Einer Anregung von Dr. Eckener folgend, hat der Münchener Bildhauer Karl Götz eine Münze modelliert zum Andenken an die Taufe des „Z. 127" („Graf Zeppelin"). Die Münze zeigt auf der Vorderseite die Umschrift: „Taufe des „Z. 127" am 90. Geburtstag 8. Juli 1928." Die Rückseite zeigt das Stammwappen der Familie von Zeppelin und die Aufschrift: „Glückab Graf Zeppelin".



Professor Albert Einstein

hat sich von seiner monatelangen schweren Erkrankung in völliger Zurückgezogenheit in einem kleinen Badeort an der Lübecker Bucht soweit erholt, daß er seine Arbeit bald wieder aufnehmen kann.



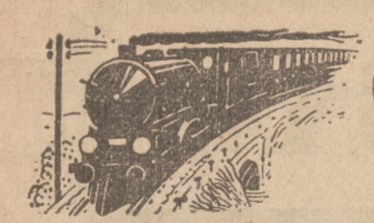
Ein Selbstbildnis Anselm Feuerbachs

aus den Jahren 1851/1852, das kürzlich von der Städtischen Galerie in Nürnberg erworben wurde.



Der Hund im Glas

Auf der Hundeausstellung, die dieser Tage in London stattfand, wurden Preise an die merkwürdigsten Vertreter dieser Vierfüßler verliehen: an die größten, die kleinsten, die häßlichsten, die dicksten, die dünnsten, die krummbeinigsten, die ältesten und die jüngsten Hunde. Wir zeigen zwei preisgekrönte ausgewachsene Pekinghündchen, die in einer Wasserkaraffe Platz finden



Quer durch die Technik



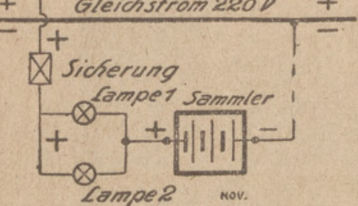
Der Akkumulator und seine Pflege.

In den weitaus meisten Fällen dient als Stromquelle für den Rundfunk-Empfänger heute noch der Akkumulator; die sogenannten Sparröhren lassen sich auch mit Trockenelementen speisen. Der Vorteil des Akkumulators gegenüber den Trocken-Batterien liegt in ihrer größeren Lebensdauer und in ihrer fast unbegrenzten Wiederauflademöglichkeit. Ist die Spannung einer Trockenbatterie unter den brauchbaren Wert gefallen, so ist sie wertlos und muß fortgeworfen werden. Der Akkumulator dagegen kann wieder geladen werden, um alsdann von neuem dieselben Dienste zu leisten, wie eine neue Trocken-Batterie. Für die dem Sammler entnommenen Spannungen ist es charakteristisch, daß dieselbe fast während der ganzen Periode der Stromentnahme konstant bleibt. Beginnt die Spannung jedoch stärker zu fallen, so sinkt sie schnell so tief, daß der Sammler auch nicht behelfsmäßig mehr verwendet werden kann. Die Konstanz der Spannung von Sammlern ist für den Rundfunkbetrieb besonders wichtig, denn unsere neuzeitlichen Röhren sind gegen Spannungsschwankungen sehr empfindlich. Wissen wir doch, daß ein geringes Nachlassen der Spannung den Empfang unbrauchbar machen kann. Als Nachteil der Sammler gegenüber den Trocken-Elementen wäre ihr höherer Anschaffungspreis und ihr höheres Gewicht zu nennen. Ferner erfordert ihre Behandlung größere Sorgfalt, weil sie mit Schwefelsäure gefüllt sind, die nach Austritt aus dem Gefäß leicht Zerstörungen anrichten kann. Trotz dieser Nachteile behauptet, wie schon angedeutet, der Sammler noch immer das Feld gegenüber den Trockenelementen. Er erweist sich für umso brauchbarer, je sorgfältiger er geladen wird, je gewissenhafter sein Besitzer mit ihm umgeht.

Die Wirkungsweise der Sammler beruht auf der Polarisation, auf einer chemischen Umwandlung der Elektroden des Elements. Die bekanntesten Elektroden in Sammlern sind Bleioxyde und metallisches Blei in verdünnter Schwefelsäure, weniger verbreitet ist der sogenannte Edison-Sammler, in welchem Eisen- und Nickel-Oxyde in Kali-Lauge angeordnet sind. Auf die während der Ladung und Entladung in den Sammlern vor sich gehenden chemischen Umwandlungen soll hier nicht eingegangen werden, sondern durch praktische Winke soll gezeigt werden, wie man die Lebensdauer der Sammler bei sorgfältiger Pflege verlängern kann. Bei der geringen Verbreitung des Edison-Sammlers soll auch nur auf den Blei-Akkumulator eingegangen werden.

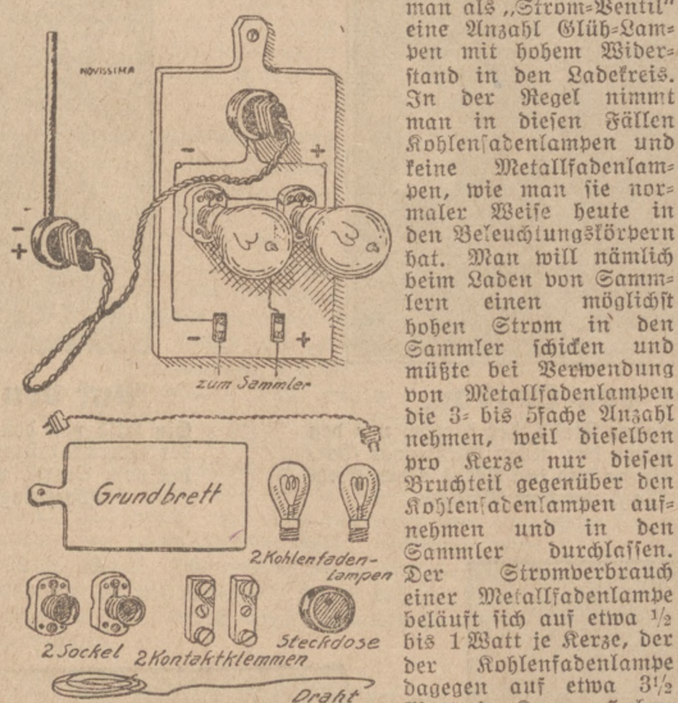
Der gute betriebsfertige Sammler weist an jeder Zelle eine Spannung von 2,1 Volt auf; diese darf nicht tiefer als auf 1,7 Volt fallen. Alsdann muß eine neue Aufladung einsetzen. Die Polarität der Platten erkennt man an ihrer Farbe: Die positive Platte (+) sieht in geladenem Zustande schwarz aus, die negative (—) grau. In der Regel sind die Enden der Plattenverbindungen mit Klemmschrauben versehen, welche in auffallender Form ein + oder ein — Zeichen tragen, damit bei der Stromentnahme oder bei der Ladung keine Verwechslung der Pole eintreten kann. Bei der Ladung ist ganz besonders auf die richtige Polarität zu achten: der positive Pol ist an die + Leitung der Ladestromquelle anzuschließen und der negative an die — Seite.

Wie soll nun das Laden richtig vorgenommen werden? Der Sammler gibt Gleichstrom ab und muß daher auch mit Gleichstrom geladen werden. Wer im Hause elektrisches Licht besitzt, wird den Wunsch haben, seine Sammler selbst zu laden. Man überzeuge sich aber zuvor genau, daß das Lichtnetz auch Gleichstrom führt und nicht etwa Wechselstrom oder Drehstrom liefert!



Es hat schon mancher Rundfunkliebhaber seinen Sammler verdorben, weil er der Meinung war, sie selbst laden und sie an Wechselstromnetze anschließen zu können.

Steht im Lichtnetz Gleichstrom zur Verfügung, so bereitet das Aufladen der Sammler keine Schwierigkeiten und man wird sich, da der Ladevorgang oft wiederholt werden muß, eine Einrichtung schaffen, die mit wenigen Handgriffen zum Laden einer Akkumulatoren-Batterie fertig ist: eine Ladetafel. Man kann sich mit wenigen Mitteln eine ganz einfache Ladevorrichtung bauen, die jedem Bastler die erforderlichen Dienste leistet, wenn er Sammler zu laden hat. Auf einem Grundbrett, welches als „Frühstücksbrett" in jedem Haushaltungsgeschäft zu kaufen ist, befestigt man eine Normal-Steckdose und führt von ihrem einem Kontakt (—) einen isolierten Leitungsdraht unmittelbar zu der am unteren Ende sichtbaren Anschlußklemme (—). Der zweite Kontakt der Anschlußdose (+) wird mit den beiden oberen Kontakten zweier Lampen-Sockel verbunden (Parallel-Schaltung); der untere Kontakt der Sockel steht mit der + Klemme in Verbindung. Damit ist die Ladetafel betriebsfertig, man hat nur noch zwei Glühbirnen einzuschrauben. Diese Glühlampen gelten als Ladewiderstände und haben die Aufgabe, die hohe Spannung des Netzes zu vernichten und auf ein, dem Sammler zuträgliches Maß herabzudrücken. Der innere Widerstand der Sammler ist sehr gering, daher würden sie bei unmittelbarer Anschaltung an das Lichtnetz sofort ein Durchbrennen aller Sicherungen veranlassen. Daher schaltet man als „Strom-Ventil" eine Anzahl Glüh-Lampen mit hohem Widerstand in den Ladekreis. In der Regel nimmt man in diesen Fällen Kohlenfadenlampen und keine Metallfadenlampen, wie man sie normaler Weise heute in den Beleuchtungskörpern hat. Man will nämlich beim Laden von Sammlern einen möglichst hohen Strom in den Sammler schicken und müßte bei Verwendung von Metallfadenlampen die 3- bis 5fache Anzahl nehmen, weil dieselben pro Kerze nur diesen Bruchteil gegenüber den Kohlenfadenlampen aufnehmen und in den Sammler durchlassen. Der Stromverbrauch einer Metallfadenlampe beläuft sich auf etwa ½ bis 1 Watt je Kerze, der der Kohlenfadenlampe dagegen auf etwa 3½ Watt je Kerze.



Haben wir also eine 32kerzige Kohlenfadenlampe, so nimmt diese etwa 100 Watt auf. Durch Parallel-Schaltung mehrerer Lampen läßt sich die Stromstärke so weit erhöhen, wie sie dem Sammler zuträglich ist.

Schrauben wir also in der oben beschriebenen Ladetafel zwei Kohlenfadenlampen von je 50 Kerzen (ist auf jedem Lampensockel aufgedruckt!) ein und steht uns ein Lichtnetz von 220 Volt Gleichstrom zur Verfügung, so fließt in den angeschlossenen Sammler ein Strom von

Lampenzahl mal Kerzenzahl mal Watt je Normalkerze durch Spannung = Ampere

oder in Ziffern:

$$\frac{2 \cdot 50 \cdot 3{,}5}{220} = 1{,}59 \text{ Ampere}$$

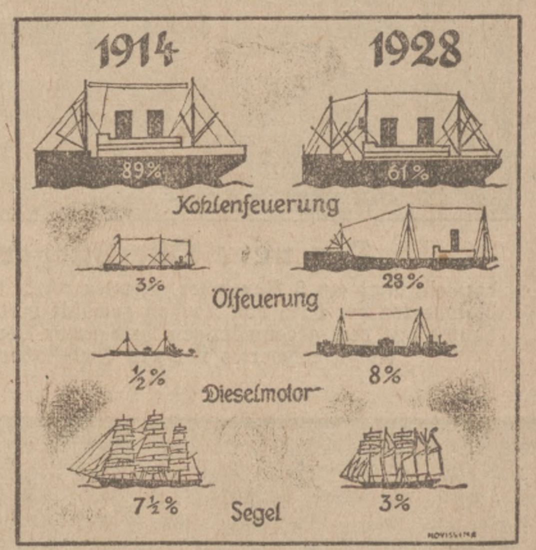
Der höchste Ladestrom sei mit 2 Amp. auf dem Sammler verzeichnet und die Dauer der Aufladung mit 15 Ampere-Stunden. Mit zwei Ampere-Stunden müßte man diesen Sammler also 16:2 = 8 Stunden lang laden: da wir aber nur 1,59 Ampere zur Verfügung haben, müssen wir 16:1,59 = 10 Stunden lang laden. Bei Aenderung der Spannung und der Kerzenzahl der Lampen ändern sich die Verhältnisse entsprechend. Die Ladung ist als beendet anzusehen, wenn die Platten lebhaft gasen und zahlreiche Perlchen in der Schwefelsäure emporsteigen. Unmittelbar nach dem Laden soll man die Zellen noch nicht gleich wieder benutzen, sondern ihn noch einige Stunden ruhen lassen; ihre Lebensdauer wird dadurch erhöht.

Wer die Polarität seines Gleichstromnetzes, an das er die Ladetafel anschließen will, nicht kennt, greift zu folgendem einfachen Hilfsmittel: er nehme ein Glas voll Wasser, schütte in dasselbe einen Teelöffel voll Kochsalz oder gieße einige Tropfen verdünnte Schwefelsäure hinein und halte die beiden Pole der Lichtleitung in einiger Entfernung von einander in das Wasser. Der Draht, an welchem im Wasser lebhaft Bläschen empor steigen, gibt den Negativ-Pol (—) an. Einfacher ist die Verwendung von sogenanntem „Pol-Reagenz-Papier" welches man bei jedem Installateur erhält. Dieses ist rotes Lakmus-Papier, welches in angefeuchtetem Zustande vom Minus-Pol des Gleichstroms blau gefärbt wird. Bekommt man blaues oder weißes Reagenz-Papier, so färbt sich dieses am + Pol rot.

Der Antrieb der Weltschiffsflotte.

Wieviel Schiffe gibt es?

In der Verwendung der Antriebsmittel für Seeschiffe hat sich gegenüber der Vorkriegszeit ein beachtlicher Wandel vollzogen. Noch im Jahre 1914 spielte in der Welthandelsflotte das Segelschiff eine wichtige Rolle. Außer ihm und dem mit Kohlen befeuerten Dampfer gab es eigentlich kaum eine andere Antriebsart. Dagegen ist man in den letzten Jahren mehr und mehr zur Verwendung des Oels als Heizmittel anstatt der Kohle übergegangen. Daneben haben vor allem die Dieselmotorschiffe an Bedeutung gewonnen. Sie sind heute so zahlreich wie in der Vorkriegszeit die Segler. Während die Gesamtmotorschifftonnage der Welt nur 9 Proz der Dampfer ausmacht, ist das Motorschiff in Dänemark mit 38 Proz., in Schweden mit 34 Proz. und in Norwegen mit 33 Proz. an der Landesschifftonnage beteiligt. Von den deutschen Seeschiffen werden etwa 14 Proz. durch Dieselmotoren angetrieben. Eine vollkommen neuartige Antriebsart, die erst seit wenigen Jahren Anwendung findet, ist auch die Kombination von Dampfturbinen und Kolbenmaschinenantrieb.



Hierbei wird der aus den Kolbenmaschinen entströmende Dampf noch in eine Turbine geleitet, die auf dieselbe Welle wie die Kolbenmaschine arbeitet. Rund eine halbe Million Tonnen Schiffsraum werden auf diese Weise angetrieben. Neuartig ist auch der Antrieb durch Elektromotoren, die ihre Energie von Dampfturbinen oder Dieselmotoren erhalten. Es gibt aber nur 53 Schiffe dieser Art mit zusammen 188 000 Tonnen, was gegenüber dem Weltbestand von 67 Millionen Tonnen vollkommen verschwindet. Der Weltschiffsbestand hat sich gegenüber der Vorkriegszeit von 45 auf 67 Millionen Tonnen vermehrt, alle Länder besitzen mehr Schiffe als früher. Nur der deutsche Schiffsbestand ist infolge des Versailler Diktats von 5 Millionen Tonnen auf beinahe nichts reduziert worden. Erst die Schiffbautätigkeit der letzten Jahre hat etwas über die Hälfte des Vorkriegsstandes entstehen lassen.

Bau einer Diesel-Lokomotive.

Im vergangenen Jahre wurde auf der Brockenbahn von Wernigerode nach Schierke Versuche mit der Zugbeförderung durch eine Diesellokomotive gemacht. Es handelte sich um eine verhältnismäßig kleine in Ilsenburg gebaute Motorlokomotive, die auf den gebirgigen Strecken nur mit ein oder zwei Personenwagen fahren konnte. Diese privaten Fahrversuche (die Brockenbahn gehört nicht der Reichsbahngesellschaft, sondern einem Privatunternehmen) hatten den Zweck, die Eignung des Zweitaktdieselmotors für Zugbeförderung zu prüfen und Richtlinien für die Ausbildung der Antriebs- und Kupplungsorgane festzulegen. Daß die Probefahrten Erfolg gehabt haben, geht daraus hervor, daß die Fürst-Stollberg-Hütte in Ilsenburg zur Zeit eine große normalspurige Diesellokomotive baut, welche die Reichsbahn im Rangierverkehr erproben will. Einer der Hauptvorzüge der Motorlokomotive gegenüber den Dampflokomotiven ist ihre stete Betriebsbereitschaft. Die sonst zum Anheizen erforderliche Zeit kommt in Fortfall. Daher eignet sie sich besonders überall da, wo unregelmäßig geringer Verkehr auftritt, also im Pendelverkehr auf Nebenstrecken oder im Rangierverkehr auf kleineren Bahnhöfen. Die Indienststellung der neuen Lokomotive wird noch in diesem Jahr erfolgen.

Kupfer, Bronze, Aluminium im Hochbau.

Wer die Pressa-Ausstellung in Köln besucht hat, fand auf der evangelischen Sonderschau eine von Prof. Bartning erbaute Kirche, die sich in ihrer äußeren Form sowie in der Wahl der Baustoffe von dem Althergebrachten vollkommen unterscheidet. Ihr Skelett besteht aus Stahl, Dach und Seitenwände sind aus Kupfer gefertigt. Hiermit hat die moderne Architektur bewußt betont, daß das Kupfer als Baustoff seine seit Jahrhunderten bestehende Bedeutung nicht verloren hat. Fast in jeder Stadt finden wir noch heute Rathäuser, Dome oder andere Hochbauten, deren grünliches Kupferdach dem Städtebild einen eigenen Reiz verleiht. Gleichzeitig sind diese kupfernen Dächer aber auch Zeugen von der unbegrenzten Haltbarkeit des Kupfers. Stammt doch beispielsweise das Dach der Kapelle im Annenfriedhof des Hildesheimer Domes aus dem Jahre 1322!

Während in früheren Jahrhunderten der Kupferbau als besondere Handwerkskunst betrachtet wurde, gilt heute das Kupfer als ebenbürtiger Baustoff neben Holz, Stein und Eisen. Zwar sind während der Kriegsjahre aus Mangel an Metallen für Heereszwecke viele Kupferdächer beseitigt und durch Ersatzstoffe ersetzt worden; darin aber eine Unbrauchbarkeit dieses Metalls für Hochbauten erblicken zu wollen, wäre ein großer Fehler. Ganz im Gegenteil: der Architekt von heute kennt die Vorzüge des Kupfers und verwendet es aus architektonischen und technischen Gründen sehr gern. Das geringe Gewicht eines Kupferdaches gibt ihm die Möglichkeit, Wände und Dachstühle leichter auszuführen, als wenn sie ein schweres Ziegeldach zu tragen hätten. In vielen Fällen ist es sogar nötig, alte Ziegeldächer durch kupferne zu ersetzen, immer dann, wenn sich in den Mauerwerken Risse zeigen oder wenn die Dachstühle unter der Last der Steindächer zusammenzubrechen drohen. Bemerkenswert ist es auch, daß bei dem heutigen Streben, Häuser mit flachen Dächern zu bauen, nur das Kupfer die Möglichkeit bietet, absolut wasserdichte Eindeckungen zu schaffen. Mit Beton oder anderen Kunststoffen ist bis heute die völlige Abdichtung flacher Dächer noch nicht gelungen. Auch ist das Kupfer für alle schwer zugänglichen Baustellen wie Dachkehlen, Mansardenwände, Rinnen und dgl. der vorteilhafteste Baustoff.

Auch von der Bronze, einer zum größten Teil aus Kupfer bestehenden Legierung, macht der moderne Architekt vielfachen Gebrauch. Betrachten wir die neuzeitlichen Fassaden von Geschäftshäusern, so finden wir überall Bronzeverkleidungen, die selbst ein altes Haus in neuem Gewand präsentieren. Dem Geschmack des Herstellers muß es allerdings überlassen bleiben, aus der Vereinigung von Bronze und Stein ein ästhetisches Ganzes zu schaffen. Das Eisen, das früher im Ladenbau vorherrschte, tritt heute mehr und mehr zurück. Wegen der ständigen Rostgefahr und der zu ihrer Verhütung erforderlichen Anstriche ist es der im Anschaffungspreis teureren Bronze wirtschaftlich unterlegen. Auch in der äußeren Form sind die verarbeiteten Bronzeprofile der Neuzeit gefolgt: das glatte oder gestufte Profil überwiegt vor dem geriffelten und ornamentierten. Bei der Wandbildung lassen sich mit Bronze im Verein mit Marmor oder Kunststeinen hervorragende Wirkungen erzielen. Hierbei steht die Bronze natürlich nach wie vor mit Edelhölzern und in Zukunft vielleicht auch mit nichtrostendem Stahl in regem Wettbewerb.

In vielen Fällen sind bei Neubauten auch eiserne Wasserrohre durch kupferne ersetzt worden. Besonders überall da, wo die Zusammensetzung des Wassers schädigend auf Eisen oder Blei wirkt. Eisen ist zwar billiger als Kupfer, aber im Laufe von 30 bis 50 Jahren erweist sich das kupferne Wasserrohr dem eisernen wegen seiner größeren Lebensdauer als überlegen. Im Ruhrgebiet gibt es z. B. Stellen, an denen Eisenrohre nach 8—10 Jahren erneuert werden müssen, während Kupferrohre 50 Jahre lang ihren Dienst versehen. Auch hat man beobachtet, daß Eisenrohre Jahrzehnte lang brauchbar waren, bis eines Tages anders zusammengesetztes Wasser hindurchgeleitet wurde. Von diesem Zeitpunkt an traten Anfressungen auf. Man sieht hieraus, wie wichtig bei der Verlegung von Wasserrohren die Kenntnis von der Zusammensetzung des Wassers und die dadurch bedingte Wahl des Baustoffes ist.

Zu den neuzeitlichen Hochbaustoffen aus Metall gehört auch das Aluminium. Fenster, Türen, Schränke, Beschläge und Beleuchtungskörper aus Leichtmetall bekunden, daß Aluminium Holz, Eisen und andere Stoffe voll zu ersetzen vermag. Aber auch als Material für die Dachdeckung kommt Aluminium in Frage. Der Ersatz der Ziegelbau durch Aluminium hat eine Erleichterung und Verbilligung des Dachstuhles zur Folge. Durch den Einbau von wärmeisolierenden Schichten läßt sich auch die auf Wohnungen ungünstig wirkende gute Wärmeleitfähigkeit des Aluminiums unwirksam machen. Die Widerstandsfähigkeit des Aluminiums gegen Rauchgase lassen es als besonders wertvoll für die Errichtung von Bahnhofshallen erscheinen. Die vielen Millionen, die jetzt die Reichsbahn für den Anstrich der Eisenkonstruktionen alljährlich ausgeben muß, ließen sich dann ersparen. Um die Einwirkung des Rauches auf Aluminium festzustellen, hat die Reichsbahn versuchsweise Leichtmetallplatten im Rauchabzug von Lokomotivschuppen verwendet. Die Erfolge sollen sehr befriedigend gewesen sein. Interessant ist auch, daß man in dem durch Hüttenrauch verpesteten Pittsburg ein Kirchturmdach ganz aus Aluminium ausgeführt hat. Als Baustoff für die Gerippe von Häusern kommt Aluminium allerdings wegen seiner geringen Festigkeit nicht in Frage. Wohl aber ist an Treppen, Leitern, Möbeln u. a. aus Aluminium zu denken. Wichtig ist, daß dieses Leichtmetall ebenso wenig wie Kupfer und Bronze eines Schutzanstrichs bedarf. Hierdurch ist es in den meisten Fällen der Verwendung von Eisen überlegen.

Pleß und Umgebung

Bauernregeln für den Oktober.

Warmer Oktober bringt fürwahr
sehr kalten Februar. —
Scharren die Mäuse tief sich ein,
wirds ein harter Winter sein,
und viel härter noch
bauen die Ameisen hoch. —
Hält der Baum seine Blätter lange,
ist mir um späten Winter bange. —
Wenn im Moor viel Irrlichte stehn,
bleibt das Wetter lange schön. —
Trägt der Hase lang sein Sommerkleid,
ist der Winter auch noch weit.

Das Tagesgestirn im Oktober.

Die Sonne eilt jetzt mit großer Geschwindigkeit nach Süden hin und schneidet bei ihrer täglichen Bewegung den Horizont in steiler Richtung, so daß die Zeit vom Sonnenuntergang bis zur Dunkelheit, die Dämmerung, nur von kurzer Dauer ist. Die Tageslänge variiert im Monat Oktober zwischen 11½ und 9½ Stunden, da die Sonne am 1. Oktober von kurz nach 6 Uhr bis 17¾ Uhr, am 31. Oktober nur von 7 Uhr bis kurz nach 16½ Uhr über dem Horizont verweilt.

Der neue Winterfahrplan

Am 7. Oktober tritt der neue Winterfahrplan in Kraft. Die Züge fahren zu folgenden Zeiten:

Abfahrt von Pleß nach

Kattowitz über Tichau, Kattowitz-Ligota: 3.25, 6.23, 7.50, 8.26, 9.40, 12.10, 15.04, 18.36, 19.38, 20.41, 23.52.

Dziedzitz über Goczalkowitz: 5.30, 7.48, 9.11, 12.38, 15.56, 17.01, 19.52, 23.19, 0.26.

*

Abfahrt von Kattowitz nach

Pleß über Kattowitz-Ligota, Tichau: 4.28, 6.30, 8.06, 11.35, 14.50, 15.58, 18.43, 22.10, 23.15.

Nikolai über Kattowitz-Ligota: 3.35, 5.05, 5.23, 5.57, 7.35, 9.25, 10.28, 11.53, 13.35, 15.48, 17.15, 18.20, 19.26, 21.34, 23.30.

*

Abfahrt von Nikolai nach

Rybnik über Mokrau, Orzesche: 4.00, 5.33, 6.24, 8.01, 9.54, 10.52, 12.20, 14.00, 16.18, 17.44, 19.53, 22.03, 0.02.

Kattowitz über Kattowitz-Ligota: 4.25, 6.25, 7.23, 8.00, 8.33, 9.55, 11.29, 13.02, 14.39, 16.58, 18.22, 20.39, 21.03, 22.27, 24.00.

*

Abfahrt von Bielitz nach

Dziedzitz über Czechowitz: 2.35, 5.26, 5.53, 7.04, 7.35, 8.50, 11.20, 12.25, 14.05, 15.56, 16.53, 17.52, 18.47, 19.55, 21.24, 22.53.

Rechnungsrat a. D. Thienel †.

Am 1. d. Mts. starb in Breslau, wo er seinen Ruhestand verlebte, der Rechnungsrat a. D. Johannes Thienel im ehrenvollen Alter von 80 Jahren. Der Verblichene war jahrzehntelang beim Plesser Amtsgericht als Sekretär und Dolmetscher tätig und wurde dienstlich und außerdienstlich hochgeschätzt. Die alten Plesser werden ihm ein treues Gedenken bewahren.

Ablaßfest in Pleß.

Das diesjährige Ablaßfest in der Plesser Stadtpfarrkirche wird Sonntag, den 7. Oktober gefeiert.

Die Umsatzsteuer ist in diesem Monat fällig!

Für diejenigen Censiten, welche die Umsatzsteuer vierteljährlich zahlen, ist die dritte Rate am 15. Oktober fällig. Sie beträgt ein Fünftel von der Umsatzsteuer des vorigen Jahres. Bis 29. Oktober ist Schonfrist gewährt.

Herbstvergnügen der Freiwilligen Feuerwehr.

Sonnabend, den 6. d. Mts., abends von 8 Uhr ab, veranstaltet die Plesser Freiwillige Feuerwehr für ihre Mitglieder und deren Angehörige im „Plesser Hof" ein Tanzkränzchen, verbunden mit allerlei Unterhaltungen.

Feuermeldestellen in Pleß.

Die Feuermeldestellen in Pleß sind auf 10 Stück vermehrt worden. Die Bürgerschaft wird ersucht, beim Ertönen des Feuersignals sofort diejenigen Meldestellen zu benachrichtigen, welche den Ruf noch nicht aufgenommen haben. Die Meldestellen sind an entsprechenden Schildern zu erkennen. Sie befinden sich an folgenden Orten: 1. Kaufmann Czeslaw Bloch am Rynek; 2. Polizeikommissariat, ulica Mickiewicza; 3. Bäckermeister Lothar Sobel, ulica Lompy; 4. Stellmachermeister Zellner, ulica Dworcowa (im Hause des Bäckerobermeister Jagielko); 5. Miskiewicz, ulica Koszarowa; 6. Buchta, ulica Kopernika; 7. Spediteur Paul Zentner, ulica Dworcowa; 8. Tischlermeister Max Treszczinski, ulica Gocmanna; 9. Bäckermeister Kapusta, ulica Wolnosci; 10. Gärtnereibesitzer Mükfch, ulica Jana Kupca.

Theateraufführung in Pleß.

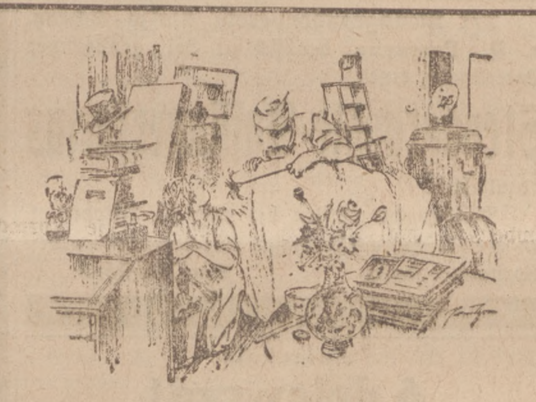
Am 10. Oktober wird die Spielzeit in Pleß durch die Operette „Die Frau ohne Kuß" von Walter Kollo im „Plesser Hof" eröffnet. Es handelt sich um ein Wiener Operettengastspiel unter der Direktion Marcel Benards, Direktor der Rolandbühne in Wien. Seit der erfolgreichen Uraufführung in Berlin ist das Stück bereits 150 Mal an der Neuen Wiener Bühne und an der Rolandbühne gegeben worden. Der Vorverkauf findet im „Anzeiger für den Kreis Pleß" statt und beginnt am Montag. Die Preise der Plätze betragen 4.00, 2.50 und 1.50 Zloty. (Vergl. Inserat im vorliegenden Blatt).

Stenographie-Anfängerkursus.

Der Stenographenverein „Stolze-Schrey" in Pleß beabsichtigt, bei genügender Beteiligung einen Stenographen-Anfängerkursus abzuhalten. Meldungen werden bis zum 12. Oktober an die Geschäftsstelle dieses Blattes oder an den Vorstand des Vereins erbeten.

Der Wochenmarkt am Freitag.

Der Freitagwochenmarkt war mäßig, sowohl hinsichtlich des Besuchs, wie auch der gesamten Marktbewegung. Butter war unter 4 Zloty nicht zu haben, für ein Ei wurden 25—30 Groschen verlangt. Eine solche Steigerung der Eierpreise ist durch nichts begründet. Gemüse war in genügender Menge auf den Markt gebracht worden. Der Preis für Kartoffeln, der bisher rund 6 Zloty pro Zentner betrug, ist zurückgegangen. Obst war massenhaft auf den Markt gebracht und ziemlich preiswert; Pflaumen kosteten 40—50 Groschen. Die Auswahl in Geflügel war ausreichend bei bisherigen Preisen.



Großreinemachen

Besucher: „Kann ich den Herrn Doktor sprechen?"
Hausfrau: „Anna, wo haben wir nur den Herrn hingesteckt?"
(„Humorist.")

Vieh- und Krammarkt in Pleß.

In Pleß wird Mittwoch, den 10. Oktober ein Pferde- und Rindviehmarkt abgehalten werden.

Aus dem fahrenden Zuge mehrere Faß Bier gestohlen.

Diebe bestiegen des Nachts den fahrenden Güterzug Nr. 3182, erbrachen den Tichauer Bierwagen und warfen mehrere Fässer Bier auf die Bahnstrecke. Drei Fässer konnten sie, weil inzwischen der Tag graute, nicht mehr fortschaffen; denn die Fässer lagen am Morgen auf dem Bahnkörper.

Schadenfeuer in Imielin.

In der Scheune des Franz Jochemczyk in Imielin brach Feuer aus und vernichtete das Gebäude samt Inhalt, so daß ein bedeutender Schaden entstanden ist. Es liegt Brandstiftung vor, wahrscheinlich aus Rache.

Scheunenbrand in Smarzowitz.

In Smarzowitz bei Anhalt, Kreis Pleß, brannte die Schenue des Hermann Rubel samt Getreide- und Strohvorräte des Nachts nieder. R. war gegen Brandschaden nur niedrig versichert und erleidet daher empfindlichen Schaden. Mutmaßlich liegt Brandstiftung vor.

Aus der Wojewodschaft Schlesien

Kattowitz und Umgebung.

Straßenausbau- und Kanalisationsarbeiten.

Seitens der Stadt Kattowitz geht man z. Zt. an die Ausführung nachstehender Bauprojekte heran: In der Altstadt wird die Nebenstraße der ulica Marszalka Pilsudskiego vor der Villa des Wojewoden ausgebaut. Ferner wurden die Verbindungsstraßen am neuen Wojewodschafts- und Sejmgebäude fertiggestellt. Im letzteren Falle wird Teermakadam und Komdrobit verwendet. Ausgebaut wird ferner das Anschlußgleis im städtischen Schlachthof. Im Zusammenhang mit der Kanalisierung ist zu berichten, daß außer der bereits erfolgten Entwässerung des städtischen Lagerplatzes auf der verlängerten ulica Dombrowskiego (Gutenbergstraße) gegenwärtig Kanalisationsarbeiten auf der ulica sw. Jacka ausgeführt werden. Im Stadtteil II wurden inzwischen die Instandsetzungsarbeiten auf der ulica Ludwika beendet. Die ulica Krakowska ist auf dem Abschnitt ulica Graniczna-Bogucicka mit großen Granitpflastersteinen in Zement vergossen und befestigt worden. Man geht nunmehr an den Ausbau des zweiten Abschnittes der ulica Krakowska heran. Im Stadtteil III werden die Straßenausbauarbeiten in dem dortigen neuen Wohnhausblock fortgesetzt. Die Instandsetzungsarbeiten auf der ulica Dembska dagegen sind beendet worden. Rüstig vorwärts schreiten die Instandsetzungsarbeiten sowie der Ausbau der Brynower Chaussee im Stadtteil IV. Auf der ulica 3-go Maja (Altstadt) und ulica Krakowska (Stadtteil II) wird ferner das Schmalspurbahngleis der Straßenbahn in ein normalspuriges Gleis umgebaut. Die Baukosten übernimmt die Schlesisch-Dombrowaer Kleinbahngesellschaft. — Bei Ausführung der oben angeführten Arbeiten werden durch die Stadt etwa 300 Arbeiter beschäftigt.

Schmuggelprozesse und kein Ende.

Ueber eine Reihe Schmuggelprozesse, welche nach Beendigung der Gerichtsferien wieder an der Tagesordnung sind, wurde vor der Zollstrafkammer in Kattowitz am Freitag verhandelt. Angeklagt waren zunächst der Grubenschmied Robert Wierzgon, Arbeiter Anton Matuszynski aus Lipine, ferner Friseur Eduard Knulla aus Chropaczow und die ledige Stefani Matuszynski aus Radom. Diese Personen hatten sich deswegen zu verantworten, weil sie über die grüne Grenze bei

Jenseits der Grenze

Die neue Bahn. — Ein Sonntagskind. — Ein unangenehmes Wiegengeschenk. — Von der Staubkohle zum Großkraftwerk. Aus der Finsternis zum Licht.

(Westoberschlesischer Wochenendbrief.)

Gleiwitz, den 6. Oktober 1928.

Herbstlich gelbe Blätter fallen, grauer Nebel liegt auf den Feldern. Weiße Dampfwolken aus dem Schornstein pustend zieht das schwarze Dampfroß einen kleinen Eisenbahnzug durch das Land. Bauersleute blicken von den letzten Herbstarbeiten auf und staunen freudig die neue Bahn an, die zum ersten Mal an ihren Dörfern vorbeirollt.

Die neue Bahnlinie Mikultschütz—Brynnek,

die die Grenzstadt Beuthen mit dem nordwestlichen Teile Oberschlesiens, mit dem Kreise Kreuzburg, verbindet, ist eröffnet. Früher war die Inbetriebnahme einer neuen Bahnstrecke ein großes Ereignis. Heute im Zeichen des Zeppelin und des Raketenwagens ist die Eisenbahn kein Wunder mehr. Ohne jede Feierlichkeit erfolgt daher auch die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Mikultschütz—Brynnek, der ersten Bahn, die im deutsch gebliebenen Teile Oberschlesiens seit dem Kriege gebaut worden ist.

Die neue Bahn stellt einen wesentlichen Fortschritt in der Verbesserung des oberschlesischen Eisenbahnnetzes dar. Die schmucken Bahnanlagen, die prächtigen, buntbemalten Empfangsgebäude sind eine neue Zierde deutschen Fleißes und preußischer Ordnung.

Die Strecke ist 22 km lang; die Gesamtkosten betragen bis heute 9,2 Millionen. Ungeheure Arbeiten sind beim Bau dieser Strecke überwältigt worden. Die Bodenbewegungen betragen über 1 Million cbm; die Flächen, die mit Granitsteinpflaster belegt worden sind, haben einen Gesamtumfang von 18 000 qm, was ungefähr der Größe des eingemeindeten Stadtteiles Roßberg in Beuthen entspricht. Fast 4 Millionen Arbeitsstunden waren notwendig, um das Werk zu vollenden. 7½ Millionen Ziegelsteine wurden verbraucht, 10 000 t Schienen und Schwellen wurden für die Streckenführung verwendet. Die Schienen stammen aus der Friedenshütte aus Ostoberschlesien, von wo sie im Veredelungsverkehr bezogen wurden. Wenn man die verbrauchten Baustoffe und die bewegten Bodenmassen in einen Eisenbahnzug in Wagen, die 15—20 t fassen, verladen wollte, so würde man einen Zug in

einer Länge von Beuthen bis Paris

bekommen.

Diese wenigen Angaben kennzeichnen am besten die Bedeutung der Arbeit, die hier in zweijähriger Bautätigkeit geschaffen wurde.

Die neue Bahn ist ein Sonntagskind, denn sie wird am Sonntag, den 7. Oktober mit Beginn des neuen Winterfahrplanes zum 1. Mal fahrplanmäßig befahren. An ein Sonntagskind knüpfen sich gute Hoffnungen. Von Reichsbahnseite wurde daher auch der Erwartung Ausdruck gegeben, daß dieser Bahnlinie in Oberschlesien recht bald die anderen Bahnbauten, die noch zur Vervollständigung des Verkehrsnetzes notwendig sind, folgen mögen. Die Bezeichnung Sonntagskind ist aber auch insofern besonders am Platze, als die neue Bahn besonders dem Sonntagsverkehr dienen wird, denn sie führt durch das schöne Dramatal, das im Sommer am Sonntag das Ziel vieler Ausflügler aus dem Industriebezirk ist.

Dem Sonntagskind ist allerdings von der Reichsbahn ein unangenehmes Geschenk in die Wiege gelegt worden; denn mit dem gleichen Sonntage, an dem die neue Bahn in Betrieb genommen wird, tritt die neue viel befehdete Tariferhöhung bei den deutschen Bahnen in Kraft. Von der Reichsbahn wird allerdings versucht, diese Tariferhöhung als eine Verbilligung darzustellen. Der Reisende soll gewissermaßen jetzt gezwungen werden, billiger zu fahren als bisher. Eine Nachrechnung dieser schönen Auslegung der Tariferhöhung ergibt allerdings nicht das gleiche Bild. Das Zweiklassensystem bringt tatsächlich eine

nicht unerhebliche Verteuerung der Eisenbahnfahrten,

da ja die, die bisher 4. Klasse fuhren, jetzt gezwungen werden, 3. Klasse zu fahren, oder wie man so schön sagt, Holzklasse und die Reisenden der bisherigen 3. Klasse, wie es vor allem auch die Reichsbahn erwartet, höchstwahrscheinlich nach der 2. Klasse, der neuen Polsterklasse, abwandern. Das Rechenexempel der Tariferhöhung liegt in der Frage der Abwanderung der Reisenden der bisherigen 3. Klasse nach der 2. Klasse. Wenn diese nicht in dem Maße erfolgt, wie das die Reichsbahn annimmt, so wird die Tariferhöhung finanziell nicht den gewünschten Erfolg für die Reichsbahn bringen. Deshalb muß also die Reichsbahn auf eine möglichst starke Abwanderung nach der 2. Klasse größten Wert legen, was nur dadurch erreicht werden kann, daß den Reisenden der Aufenthalt in der 3. Klasse, der Holzklasse, verekelt wird, damit sie gezwungen werden, die teurere Polsterklasse zu benutzen. Also für die Uebergangszeit bieten sich hier wenig erfreuliche Aussichten.

Vorläufig kann man allerdings noch nichts Genaues sagen, wie sich diese neue Einführung machen wird, denn bisher ist alles Theorie, erst die Praxis kann die wahren Vor- und Nachteile zeigen.

Doch damit genug für heute von der Reichsbahn. Neben der neuen Eröffnung der Eisenbahn ist auch noch von einer anderen erfreulichen Tatsache zu berichten, die allerdings in einem gewissen Zusammenhang mit der Reichsbahn steht. Den Bemühungen des oberschlesischen Landeshauptmanns ist es gelungen, die Reichselektrowerke zu der Zusage für den Bau eines

neuen oberschlesischen Großkraftwerkes

zu bewegen. Dieses Kraftwerk wird in der Nähe der Oder, voraussichtlich im Kreise Cosel erstehen und soll vor allem nutzbringende Verwendungsmöglichkeiten für die oberschlesische Staubkohle schaffen.

Das neue Großkraftwerk soll eine wesentliche Verbilligung des elektrischen Stromes in Oberschlesien herbeiführen. Durch den billigen Strom soll die Möglichkeit für die Ansiedlung neuer Industrien geschaffen werden; man denkt dabei insbesondere an den Aufbau einer chemischen Industrie in Oberschlesien. Durch den billigen Strom soll aber auch die Reichsbahn in Oberschlesien bewogen werden, ihre Bahn zu elektrifizieren, ein Wunsch, der sicherlich allgemein bei der Bevölkerung begrüßt wird, dem aber vorläufig noch von der Reichsbahn größte Schwierigkeiten entgegengesetzt werden.

Während die Pläne für das neue Großkraftwerk, für die Massenerzeugung von elektrischem Strom und seine Verbilligung geschmiedet werden, haben die oberschlesischen Elektrizitätswerke, die auch in Ostoberschlesien bekannte O. E. W., eine großzügige Werbung für den elektrischen Strom eingeleitet. In dem Verwaltungsgebäude der O. E. W. in Gleiwitz auf der Wilhelmstraße ist ein moderner Ausstellungsraum eingerichtet worden, der nicht dem Verkauf dient, sondern lediglich den Zweck hat, alle die verschiedenen Möglichkeiten der

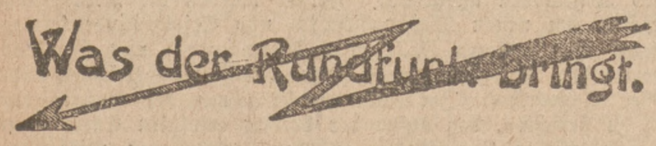
Ausnutzung elektrischen Stromes

im Haushalt und in der Werkstatt, im Büro und im Schaufenster, zu zeigen. Die Ausstellungsräume zeigen ein elektrisch eingerichtetes Badezimmer, eine elektrische Waschküche, die mannigfaltige Wirkung elektrischer Reklamemöglichkeiten, elektrische Haus- und Betriebsgeräte und überhaupt alle Möglichkeiten, wo man elektrischen Strom nutzbringend und erfolgreich verwenden kann. Wenn die wohlgemeinten Ratschläge dieser Ausstellungsräume insbesondere von der Geschäftswelt für moderne Lichtreklame befolgt werden, so werden die Industriestädte bald Lichtweltstädte werden, deren heller Strahl den ganzen Industriebezirk in ein weitleuchtendes Lichtermeer verwandelt. Vorläufig aber müssen wir noch im Dunkeln wandeln. Doch bald schreiten wir, „per aspera ad astra" aus der Finsternis zum Licht. Wir wollen's wenigstens hoffen. Hauptsache aber ist, daß das Licht die Berliner Stellen erleuchtert hat. Wir wollen uns dann schon selbst leuchten auf unserem Weg zum Licht, zu neuer lichtvoller Zukunft.

Schomberg 23 Kilo Maggi, 20 Kilo Zigarettentabak, sowie 223 Stück deutsche Zigarren schmuggeln wollten. Das Gericht verurteilte die vier Angeklagten, welche eine Schuld hartnäckig bestritten, nach Durchführung der Beweisaufnahme zu einer Geldstrafe von je 10 000 Zloty. Zu weiteren 5000 Zloty Geldstrafe wurde die Angeklagte Stefani Matuszynski wegen Schmuggel im Rückfalle verurteilt. — Verhandelt wurde weiterhin gegen die Ehefrau Filomena Schuster aus Bismarckhütte. In der Wohnung der Angeklagten, welche als Schmugglerin bekannt sein soll, wurde bei einer vorgenommenen Revision 7½ Kilo Preßtabak, 2 Kilo Zigarren, sowie ½ Kilo Zigaretten vorgefunden. Die Angeklagte erhielt eine Geldstrafe von 3000 Zloty. — Am Kattowitzer Bahnhof wurden vor einiger Zeit zwei Frauenspersonen abgefaßt, bei denen 28 Kilo Sacharin konfisziert werden konnten. Das Gericht verurteilte die Schuldigen wie folgt: der Antoni Miczinski aus Sosnowitz zu einer Geldstrafe von 2000 Zloty und Marta Harwat aus Königshütte zu 3800 Zloty.

Neuer Vorstand beim Mädchenlyzeum. Am 4. Oktober d. Js. wurde von der Elternvereinigung des Mädchenlyzeums und mathematisch-naturwissenschaftlichen Gymnasiums zu Kattowitz der Vorstand neu gewählt. Als 1. Vorsitzender ging dabei Herr Abteilungsleiter Majowski, Katowice, ulica Mlynska 23, Tel. 2204, 2205 hervor, der dort im Zimmer 16 den Erziehungsberechtigten in allen diese Schulanstalt betreffenden Fragen als Bindeglied zwischen Elternhaus und Schuldirektion zur Verfügung stehen wird.

Für Militärpflichtige der Jahrgänge 1885—1902. Das Militärbüro beim Magistrat in Kattowitz fordert alle militärpflichtigen Personen der Jahrgänge 1885 bis 1902, welche im Bereich von Groß-Kattowitz seßhaft sind und ihr Militärverhältnis bis jetzt noch nicht geregelt haben, auf, sich unverzüglich im Militärbüro, Rathaus Bogutschütz, ulica Krakowska 50, Zimmer 19, zu melden. Diese Anmeldung ist zwecks Eintragung in die Listen und Aushändigung der Militärpapiere unbedingt erforderlich. Vom Militärbüro werden solche Mannschaften nach der P. K. U. (Bezirkskommando) zwecks Nachmusterung überwiesen. Militärpflichtige, welche der Aufforderung auch weiterhin nicht nachkommen, haben strenge Bestrafung zu gewärtigen.



Kattowitz — Welle 422.

Sonntag. 10.15: Uebertragung des Gottesdienstes. 12: Zeitzeichen und Wetterbericht. 12.15: Volkstümliches Konzert. 14: Religiöser Vortrag. 14.20: Vorträge. 15.15: Konzert der Warschauer Philharmonie. 18: Konzert eines Mandolinenorchesters. 20.30: Abendkonzert, übertragen aus Warschau. 22: Berichte und Tanzmusik.

Montag. 16: Schallplattenkonzert. 16.30: Kinderstunde. 17.10: Vorträge. 18: Nachmittagskonzert von Warschau. 19.30: Vorträge. 20.30: Konzert. 22: Die Abendberichte. 22.30: Plauderei in französischer Sprache.

Warschau — Welle 1111,1.

Sonntag. 10.15: Uebertragung aus der Posener Kathedrale. 12: Zeitzeichen und die Mittagsberichte. 12.10: Sinfoniekonzert der Warschauer Philharmone. 14: Vorträge. 15.15: Uebertragung aus der Warschauer Philharmonie. 17.20: Vortrag. 18: Unterhaltungskonzert. 19.20: Vorträge. 20.30: Abendkonzert, danach Berichte und Tanzmusik.

Montag. 16: Schallplattenkonzert. 16.30: Kinderstunde. 17.10: Vorträge. 18: Unterhaltungsmusik. 19.30: Französischer Unterricht. 20.30: Abendkonzert, danach Berichte und Tanzmusik.

Gleiwitz Welle 329,7. Breslau Welle 322,6.

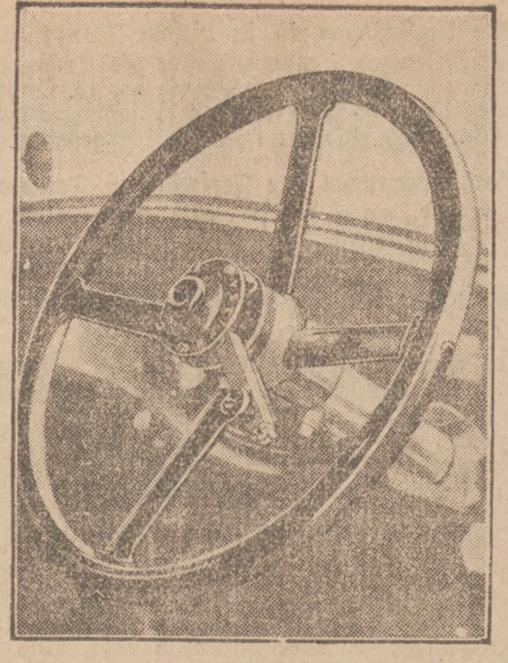
Allgemeine Tageseinteilung.

11.15: (Nur Wochentags) Wetterbericht, Wasserstände der Oder und Tagesnachrichten. 12.20—12.55: Konzert für Versuche und für die Funkindustrie auf Schallplatten.*) 12.55 bis 13.06: Nauener Zeitzeichen. 13.06: (nur Sonntags) Mittagsberichte. 13.30: Zeitansage, Wetterbericht, Wirtschafts- und Tagesnachrichten. 13.45—14.35: Konzert für Versuche und für die Funkindustrie auf Schallplatten und Funkwerbung.*) 15.20—15.35: Erster landwirtschaftlicher Preisbericht und Pressenachrichten (außer Sonntags). 17.00: Zweiter landwirtschaftlicher Preisbericht (außer Sonnabends und Sonntags). 19.20: Wetterbericht. 22.00: Zeitansage, Wetterbericht, neueste Pressenachrichten, Funkwerbung*) und Sportfunk. 22.30—24.00: Tanzmusik (ein- bis zweimal in der Woche).

*) Außerhalb des Programms der Schlesischen Funkstunde A.-G.

Sonntag, 7. Oktober. 8,45: Uebertragung des Glockengeläuts der Christuskirche. 11: Katholische Morgenfeier. 12: Mittagskonzert. 14: Rätselfunk. 14,10: Joseph Kaufmann liest eigene Balladen. 14,35: Schachfunk. 15: Märchenstunde. 15,30: Stunde des Landwirts. 16: Abt. Welt und Wanderung. 16,25: Uebertragung aus Gleiwitz: Zum Oberschlesischen Roten Kreuztag. 16,50: Abt. Literatur. 17,45: Posthorn-Romantik in Wort und Ton. 19: Franz Joseph Engel liest aus eigenen Werken. 19,30: Wetterbericht. 20: Uebertragung aus der Sportarena der Jahrhunderthalle: Die Eröffnungsrennen der Sportarena Amateur-Revanche-Kampf d. Weltmeisterschafts- und Olympiadesieger Falk-Hansen, Beaufrand und Severgnini. 20,30: Schlesischer Lichtenabend. 22: Wetterbericht. 22,10: Uebertragungen aus der Sportarena in der Jahrhunderthalle: Die Schlußwertungen des 50-Kilometer-Amateur-Mannschaftsrennens. Anschließend bis 24: Die Abendberichte und Tanzmusik auf Schallplatten.

Montag, 8. Oktober. 16: Uebertragung aus Gleiwitz: Abt. Welt und Wanderung. 16,30: Aus aller Herren Länder. 18: Elternstunde. 18,30: Stunde der Musik. 19,25: Abt. Welt und Wanderung. 19,50: Die Uebersicht. Berichte über Kunst und Literatur. 20,30: Kunst und Kitsch. III. Im Wigwam der Sioux-Indianer. 21,10: Uebertragung aus dem Stadttheater Gleiwitz: Messe in F-dur. 22: Die Abendberichte und Berichte des Deutschen Landwirtschaftsrats.



Eine umwälzende Erfindung im Automobilbau

ist die neuartige Getriebeumschaltung, die durch die Betätigung eines kleinen Hebels am Steuerrad mittels elektrischer Kraft erfolgt. Diese Konstruktion bedeutet natürlich der bisherigen Umschaltung gegenüber, die durch einen Hebel mittels Handkraft geschah, eine bedeutende Erleichterung für den Fahrer und damit eine Erhöhung der Fahrsicherheit.

Verantwortlicher Redakteur: Reinhard Mai in Kattowitz.
Druck u. Verlag: „Vita", nakład drukarski, Sp. z ogr. odp. Katowice, Kościuszki 29.